SKRZYDLATA POLSKA

NR 25 (832) ● 18. VI. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

W numerze: PÓŁ GODZINY NA OKĘCIU ● ZE WSCHODU — NA ZACHÓD ● ZA DWA MIESIĄCE — KONIEC X CZSpad ● POLSKIE DNI W SALON DE PROVENCE

Ala i Elżbietka z 83 drużyny harcerskiej przy Szkole Podstawowej nr 31 w Białymstoku pierwszy raz w życiu zapoznają się z wyposażeniem kabiny szybowca „Foka-4". Działanie sterów demonstruje kpt. Wiesław Kamiński, członek Zarządu Aeroklubu Białostockiego. Foto: Z. KADZIEWICZ

XIII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LISICH KĄTACH Z UDZIAŁEM PILOTÓW ZSRR, NRD I JUGOSŁAWII

W wyczynowym ośrodku szybowcowym Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach rozpoczęły się 4 czerwca br. XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Centrum Szybowcowe APRL w Lesznie Wlkp. zostało, jak wiadomo, zamknięte w tym roku dla rozgrywania mistrzostw, ponieważ ośrodek ten jest obecnie rozbudowywany i przygotowuje się go do przyszłorocznych szybowcowych mistrzostw świata, które odbędą się w czerwcu 1968 r.

Na starcie tegorocznych mistrzostw Polski w Lisich Kątach stanęło 39 zawodników, w tym: 15 pilotów — członków kadry narodowej, 9 najlepszych pilotów z zeszłorocznych Krajowych Zawodów Szybowcowych (II liga) oraz 9 pilotów, którzy zajęli czołowe miejsca w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera.

Oprócz tego w mistrzostwach biorą udział piloci zagraniczni: Władimir Czuwikow i Jewgienij Rudeński (ZSRR), startujący na szybowcach A-15, reprezentanci NRD — Manfred Blauert i Bernd Noltc (startują na własnych „Fokach") oraz Jugosłowianie: Karel Korpar i Dmitri Maraš (startują na „Delfinach"). Z kobiet startują: Pelagia Majewska i Adela Dankowska, a z czołówki polskich szybowników m. in. Jan Wróblewski, Franciszek Kępka i Edward Makula.

Zaraz po oficjalnym otwarciu mistrzostw przeprowadzono pierwszą konkurencję: przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 205 km (Lisie Kąty — Zblewo — Trzepałkowo — Lisie Kąty). Ukończyło ją 29 pilotów. Zwyciężył **Jan Wróblewski**, przelatując trasę trójkąta w czasie 2 h 33 min. 50 sek. Dalsze miejsca w kolejności zajęli: Jerzy Góźdź (2:35,00), Mirosław Królikowski (2:38,50), W. Czuwikow (2:45,06) i J. Rudeński (2:46,00). Niemcy — Blauert i Nolte — zajęli 7 i 8 miejsca. Konkurencję zaliczył również obrońca tytułu mistrzowskiego E. Makula oraz dwie nasze pilotki, Majewska i Dankowska.

6 czerwca rozegrano II konkurencję: prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Lisie Kąty — Gryźliny k. Olsztynka — Lisie Kąty, długości 196 km. Konkurencję ukończyło 35 zawodników. Zwyciężył niespodziewanie Niemiec — **Manfred Blauert** w bardzo dobrym czasie 2:20,30. Dalsze miejsca w kolejności zajęli: J. Pieczewski (2:34,26), J. Popiel (2:34,40), J. Adamek i M. Królikowski.

Po dwóch konkurencjach na pierwsze miejsce w ogólnej punktacji wyszedł **Blauert** (NRD) — 1 930 pkt, przed Królikowskim — 1 865 pkt i Czuwikowem (ZSRR) — 1 751 pkt.

Obszerniejsze relacje z mistrzostw w Lisich Kątach podamy w następnych numerach. (y)

CSS-13 W ROLI RADZIECKIEGO „KUKURUŹNIKA"

Zwany „dziadkiem" przez pilotów Aeroklubu Łódzkiego dobrze już wysłużony „CSS-13" doczekał się wielkiej roli niemal w przededniu odejścia na emeryturę. 28 maja br. wystąpił on w wielkim widowisku plenerowym pt. „Ballada partyzancka", wystawionym na Zdrowiu z okazji XXV-lecia Polskiej Partii Robotniczej.

Niewielkie zabiegi kosmetyczne polegające na wymalowaniu pięcioramiennych gwiazd zamieniły „dziadka" w radzieckiego „kukuruźnika". 150 tysięcy łodzian oklaskiwało przelot ucharakteryzowanej maszyny, która zgodnie ze scenariuszem widowiska dokonała zrzutu broni radzieckiej dla polskich partyzantów, walczących przeciwko hitlerowskim hordom.

„CSS-13" SP-ADY doskonale wywiązał się ze swej roli, przypominając braterskie tradycje wspólnie prowadzonej przez żołnierzy radzieckich i polskich partyzantów walki z okupantem.

Na zdjęciu: „CSS-13" w roli „kukuruźnika" przed startem do udziału w „Balladzie partyzanckiej.

Tekst i foto:
KONRAD TUROWSKI

W SKRÓCIE

● **W Paryżu** przebywał z okazji 21 Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego Główny Inspektor Lotnictwa WP gen. dyw. pil. Jan Raczkowski. Generał Raczkowski został zaproszony na Salon przez przewodniczącego Unii Syndykalnej Przemysłowców Lotniczych i Przestrzeni Kosmicznej R. Bluma. W czasie pobytu w stolicy Francji, Głównego Inspektora Lotnictwa przyjął minister francuskich sił zbrojnych Pierre Messmer.

•

● **Jak donoszą** z Bielska-Białej, 4 czerwca br. nastąpił w Aleksandrowicach wypadek z szybowcem wyczynowym „Pirat". Pilotował go inż. Stanisław Wielgus z Warszawy, który szczęśliwie wyskoczył z szybowca na spadochronie i zdołał się uratować. Przyczyny wypadku bada specjalna komisja.

•

● **Z okazji** rewizyty oficerów i podchorążych polskich szkół lotniczych we Francji, jaka miała miejsce w pierwszej dekadzie maja br., Ministerstwo Obrony Narodowej wydało specjalną publikację książkową w języku francuskim poświęconą lotnictwu polskiemu, jego historii i rozwojowi współczesnemu (poniżej reprodukujemy okładkę książki). Opracował ją Izydor Koliński. Książka ta, o objętości 72 str., wyróżnia się starannym opracowaniem tekstowym, ilustracyjnym i graficznym, stanowiąc wartościowy upominek, jaki otrzymali oficerowie i podchorążowie francuskich szkół lotniczych.

NOCNY LOT „WILGĄ" PO CIĘŻKO CHOREGO

W nocy z 5 na 6 czerwca br. pilot Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie na samolocie PZL-104 „WILGA S" przeprowadził niezwykle szybki transport ciężko chorego z miejscowości Powidz (250 km od Warszawy). Pacjentowi — z bardzo ciężkim urazem czaszki i oka — groziła ślepota. Start nastąpił w 15 minut od otrzymania wezwania. Dzięki szybkiej pomocy lotnictwa sanitarnego ciężko chory został uratowany. **(m)**

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY NA XXXVI MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH POZNAŃSKICH

W Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego w Warszawie odbyła się konferencja prasowa, na której dyrektor handlowy Zjednoczenia Edward Szczygieł oraz specjaliści poinformowali licznie przybyłych dziennikarzy warszawskich o bogatej ofercie eksportowej, przygotowanej przez polski przemysł lotniczy na tegoroczne Międzynarodowe Targi Poznańskie.

Przemysł zgrupowany w ZPLIS należy pod względem aktywności eksportowej do czołówki polskiego przemysłu. Wystarczy powiedzieć, że aż 80 procent całej produkcji Zjednoczenia trafia do odbiorców zagranicznych z ok. 40 krajów świata.

Eksport obejmuje zarówno samoloty, śmigłowce, szybowce, silniki, przyrządy pokładowe i części zamienne jak i kompletne obiekty lotniczo-produkcyjne, silniki wysokoprężne, motocykle, obrabiarki, tłocznie, hydraulikę siłową, przemysłowe i morskie urządzenia chłodnicze itp. Nową rozwijaną formą jest eksport usług agrolotniczych. Ostatnio wygrano dwa przetargi na opylanie środkami chemicznymi plantacji bawełny w Egipcie i Sudanie. Wykonają to polskie ekipy na naszych samolotach An-2 i PZL-101 „Gawron".

Ostatnie dziesięciolecie przyniosło potrojenie wielkości eksportu przemysłu lotniczego. Zamierzenia na najbliższe lata przewidują utrzymanie wysokiego tempa 20—30-procentowego rocznego wzrostu eksportu.

Tegoroczna ekspozycja przemysłu lotniczego w Poznaniu obejmuje 2 pawilony oraz tereny otwarte. Nowoczesna oprawa plastyczna została zaprojektowana przez inż. arch. Błażejewskiego.

Wśród nowości znajdują się w Poznaniu m. in.: szybowce „Pirat" i „Bocian-1 E", śmigłowiec turbinowy Mi-2, silnik turbodrzutowy SO-1, samolot „Wilga-3" i wiele innych eksponatów. Zobaczymy też model szybowca wysokowyczynowego SZD-29 „Zefir-4 A" oraz różne przyrządy pokładowe i osprzęt. Wyjątkowo bogatą w tym roku ekspozycję polskiego przemysłu lotniczego na MTP omówimy w następnych numerach naszego pisma. **(W)**

WARSZAWSCY SZYBOWNICY WALCZĄ O PUCHAR „ŻYCIA WARSZAWY"

W niedzielę, 4 czerwca br., piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego rozpoczęli II Warszawskie Zawody Szybowcowe o puchar redakcji „Życia Warszawy". Do zawodów stanęło 16 pilotów. Tego samego dnia rozegrano I konkurencję: przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 112 km (Gocław — Siennica k. Mińska Mazowieckiego — Sobienie k. Góry Kalwarii — Gocław). Ukończyło ją 7 zawodników. Zwyciężył R. Kalita (50,9 km/h), drugie miejsce zajął St. Skrzyński (48,3 km/h), a trzecie K. Włodarkiewicz (47,8 km/h). Wszyscy oni latali na szybowcach „Mucha-100".

6 czerwca rozegrano II konkurencję: przelot docelowo-powrotny na trasie 148 km (Gocław — Ciechanów — Gocław). Ukończyło ją 10 pilotów. Pierwsze miejsce zajął T. Dunowski (47,1 km/h), drugie — L. Przybylski (46,1 km/h), a trzecie — St. Targowski (39,2 km/h).

Po dwóch konkurencjach prowadzi K. Włodarkiewicz — 1 883 pkt, przed T. Dunowskim — 1 478 pkt i St. Targowskim — 1 408 pkt.

Dalsze wyniki w następnym numerze. **(y)**

NOWE REKORDY SPADOCHRONOWE W ŁODZI

W nocy z 3 na 4 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego (Lublinek) trzy spadochroniarki w składzie: Krystyna Kotlarek, Bożena Muszkiet i Maria Puchar ustanowiły dwa rekordy krajowe w skokach grupowych z natychmiastowym otwarciem spadochronu: pierwszy — z wysokości 600 m wynikiem 4,62; drugi — z wysokości 1 000 m z rezultatem 4,53 m.

Dnia 4 czerwca br. Jerzy Dudek w Krośnie uzyskał w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu wynik 0,79 m od środka koła. Wynik ten nie może być uznany za nowy rekord krajowy, ponieważ poprzedni rekord ustanowiony przez Edwarda Ligockiego rezultatem 0,00 m zakończył bicie rekordów w tej konkurencji.

Jednocześnie komunikujemy wszystkim skoczkom, że w numerze 26 z datą 25 czerwca br. opublikujemy aktualną tabelę krajowych rekordów spadochronowych w skokach pojedynczych.

(m)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

MECHANICY Żeglugi Mazurskiej w Augustowie uruchomili oryginalny środek lokomocji na jeziorach augustowskich: samolot CSS-13 (Po-2) bez płatów zaopatrzono w pływaki, których rolę pełnią duże łodzie. Ten wodnosamolot bez skrzydeł może pływać z prędkością 80 km/h, co będzie z pewnością atrakcją dla turystów i wczasowiczów.

☆

Z OKAZJI 25-lecia ludowego lotnictwa Jugosławii czynna była w klubie oficerskim Inspektoratu Lotnictwa w Warszawie wystawa fotograficzna, obrazująca rozwój i osiągnięcia lotnictwa Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii. Cieszyła się ona dużym zainteresowaniem lotników polskich.

☆

SAMOLOTY LOT-u wykonały kilkanaście specjalnych rejsów, przewożąc z Francji, Anglii i Holandii narybek węgorza dla polskich rzek i jezior.

☆

PILOT kmdr ppor. Bogusław Budzyński z lotnictwa Marynarki Wojennej odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi i otrzymał tytuł najlepszego pilota lotnictwa morskiego — za wykazaną odwagę w czasie pełnienia służby.

☆

AEROKLUB Wrocławski otrzymał w czasie tegorocznych Dni Wrocławskich Skrzydeł sztandar ufundowany przez Prezydium DRN Wrocław-Fabryczna. Sztandar udekorowany został zarazem Odznaką Budowniczego Wrocławia, nadaną aeroklubowi przez władze miasta Wrocławia. Odznaki takie otrzymali również zasłużeni członkowie tego klubu: kpt. Gac, M. Knol, St. Szomański, J. Malinowski i red. A Macko.

☆

NA ZAPROSZENIE Ministerstwa Obrony Narodowej, w maju bawiła w jednostkach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju kilkudziesięcioosobowa grupa literatów, plastyków, kompozytorów i filmowców. W skład jej wchodzili m. in.: Czesław Centkiewicz i Janusz Meissner.

☆

NAKŁADEM Wydawnictw Naukowo-Technicznych ukazał się nr 29/1967 „Prac Instytutu Lotnictwa". Znajdujemy w nim m. in. pracę mgra inż. Tadeusza Łabucia i tragicznie zmarłego pilota, mgra inż. Stanisława Skrzydlewskiego pt. „Wpływ skrętnego odkształcenia skrzydła na podłużną stateczność statystyczną szybowców z drążkiem trzymanym". Poza tym w numerze publikują swe prace: J. Paczoski, R. Staniszewski, M. Kierzkowski, Z. Michałowski, Z. Liszewski, J. Seroka, A. Serwack i E. Zwolak. Numer ten można nabyć w Branżowym Ośrodku Informacji Technicznej i Ekonomicznej, Warszawa 21, Aleja Krakowska 110/114, cena egz. 42 zł.

☆

W LOTNICTWIE Operacyjnym odbyły się mistrzostwa w trójboju wojskowym. W klasyfikacji indywidualnej mistrzem LO został kpr. Wiesław Wierzbiński, a w drużynowej — zespół por. Zdzisława Szymczaka.

☆

W GDYNI przebywał, na zaproszenie dyrekcji Szkoły Morskiej znakomity polski lotnik, płk. pilot Wacław Król. Spotkał się on z uczniami Szkoły Morskiej, dzieląc się wspomnieniami z walk w czasie II wojny światowej.

POLSKA Z LOTU PTAKA

KAZIMIERZ DOLNY. Perła architektury polskiej i Mekka turystów. Na zdjęciu: Ruiny zamku królewskiego z XIV i XVII wieku. Kazimierz liczy 4,5 tys. mieszkańców. Z innych zabytków — barokowy kościół i klasztor reformatów, kościół św. Anny, gotycka fara i późnorenesansowe kamienice attykowe.

Foto: Z. KADZIEWICZ

ECHA LOTNIA

TEGOROCZNA wiosna przyniosła nam, jak zwykle o tej porze, sporo ciekawych imprez lotnictwa sportowego. Właściwie sezon imprez w tej dziedzinie sportu zaczął się znacznie wcześniej, jeszcze w zimie. Mam tu na myśli liczne rekordy spadochronowe ustanowione przez naszych skoczków we Wrocławiu i w Krośnie, w Gdańsku i w Łodzi oraz — o ile sobie dobrze przypominam — również w innych aeroklubach.

W ogóle w sporcie lotniczym rok nam się zaczął pod znakiem spadochroniarstwa. Oprócz rekordów na uwagę zasługują przede wszystkim dwie imprezy organizowane przez Aeroklub Jeleniogórski: I Zimowe Zawody Spadochronowe o puchar „Żołnierza Polskiego" i III zawody spadochronowe w Lubinie organizowane na początku maja w ramach „Wiosny Młodego Lubina". Jeżeli dodamy do tego jeszcze II ogólnopolskie zawody szybowcowe kobiet w Lubinie — nie rozegrane, niestety, w maju do końca z powodu złych warunków atmosferycznych — oraz zawody modelarskie przeprowadzone tamże, to rychło okaże się, po uwzględnieniu także obozów falowych, że Aeroklub Jeleniogórski wystartował niezwykle dynamicznie w tym roku i zdystansował pod tym względem pozostałe aerokluby w kraju. Co najwyżej mógł z nim w tym czasie konkurować, żywotny również na wiosnę, Aeroklub Wrocławski.

Wypada tu jednak zwrócić uwagę działaczom aeroklubu z Jeleniej Góry, aby przy całym swoim entuzjazmie i niezwykłej żywotności, co — podkreślam — bardzo sobie wszyscy zawsze cenimy, więcej uwagi zwrócili na jakość organizowanych przez siebie imprez i ich poziom. Ta uwaga odnosi się zresztą do wszystkich innych klubów, a także do naszych spadochroniarzy.

Ostatnie lata znamionuje bardzo ożywiony ruch w sporcie lotniczym, czego wyrazem jest całe mnóstwo nowych różnorodnych imprez, od zawodów klubowych począwszy, poprzez międzyklubowe, okręgowe i ogólnopolskie aż do mistrzostw Polski. Są to bardzo cenne inicjatywy i cieszy z pewnością ta ruchliwość i ta dynamika działania w terenie. Pora jednak, a jesteśmy już na tym etapie, aby ilość przeszła w jakość. Zależy nam bowiem nie tylko na ilości organizowanych imprez, ale też i na tym, aby rozgrywano je na wysokim poziomie, tak zawodniczym jak i organizacyjnym. Stąd też apel do działaczy i organizatorów, aby staranniej przygotowywali imprezy, dbali o ich wysoką sprawność organizacyjną i poziom rozgrywanych konkurencji.

Co, na przykład, rzuca się dość często w oczy? Wystarczy, że w takiej czy innej imprezie klubowej lub międzyklubowej bierze udział 1—2 skoczków czy pilotów zagranicznych (z CSRS, NRD), aby zawody takie od razu nazwać międzynarodowymi. Cóż, można i tak! Zapewne w terenie jest to dodatkowa atrakcja. Tylko, że poziom takich zawodów nie jest wcale międzynarodowy, ani nawet ogólnopolski, a co najwyżej — ma charakter okręgowy. Sądzę, że powinniśmy wystrzegać się zbytniej fanfaronady pod tym względem.

ILOŚĆ I JAKOŚĆ

I w tym miejscu, przy okazji, parę uwag pod adresem naszych dzielnych spadochroniarzy. Słysząc o wielkiej liczbie bitych rekordów krajowych, ciągle nie mogę oprzeć się wrażeniu, że wszystko, co dzieje się dotychczas w spadochroniarstwie polskim, od trzech lat już chyba, ma w dalszym ciągu charakter żywiołowego działania. Wybaczcie, może się mylę, ale jakoś w tej dużej ilości bitych rekordów, które notabene dzieli w większości sporo centymetrów, a nawet i metrów od rekordów międzynarodowych (z wyjątkiem może 3—4) — nie mogę dostrzec planowego, metodycznego działania na drodze dojścia do czołówki światowej. Proszę mnie tu źle nie zrozumieć. Nie ma to nic wspólnego z faktem oczywistym, że nasza kadra spadochronowa powinna dużo skakać i dużo trenować. Rekordy trzeba jednak chyba sensowniej bić! Ilość nam już dziś nie wystarcza. Prosimy o jakość!

Już z góry wiem, że skoczkowie i działacze spadochroniarstwa wyciągną mi tu zaraz cały arsenał argumentów na to tzw. wybrzydzanie. Wiem. Mają i oni swoje racje, których niepodobna negować. To nie są zresztą wcale zarzuty, a po prostu — drobna uwaga, pewne spostrzeżenie. Zastanówcie się więc i pomyślcie. Robię to tylko z życzliwości i gorącej sympatii dla Was!

Zagalopowałem się jednak ze spadochroniarzami. A trzeba by i coś o szybownikach! Gorzkiewicz popisał się pięknym rekordem krajowym w przelocie otwartym na szybowcu dwumiejscowym — 724 km. Sądzę, że chciał polecieć dalej, tylko nie wyszło. Kępka wrócił z NRF i prasa pisała, że odniósł wielki sukces. Ja tam tego sukcesu nie jestem tak bardzo pewny. Po pierwsze — nie były to wcale mistrzostwa szybowcowe NRF, jak próbowano nam to uprzednio sugerować, a tylko zawody regionalne z udziałem pilotów zagranicznych. Po drugie — nie bardzo wiadomo, kogo tam Kępka pokonał (nie pisze o tym także Adamek w swym sprawozdaniu w „Skrzydlatej"). O ile wiem, nie startowała w tych zawodach czołówka pilotów NRF, a jedynie drugi (a nawet może trzeci) rzut pilotów zachodnioniemieckich. I chyba też taką klasę reprezentowali piloci zagraniczni, poza naszym pilotem, rzecz jasna.

Nie przesadzajmy więc! Wyjazd na zawody do NRF trzeba potraktować przede wszystkim jako rekonesans przed mistrzostwami świata i jako taki okazał się on pożyteczny. Rekonesansem przed mistrzostwami świata w Lesznie w 1968 r. jest też zapewne udział po dwóch pilotów radzieckich, NRD i Jugosławii w naszych tegorocznych mistrzostwach w Lisich Kątach. No, bo o leszneńskich mistrzostwach świata pisze się już sporo w fachowej prasie zagranicznej, a mówi zapewne jeszcze więcej wśród szybowników świata. Tylko u nas, na razie — poza budową nowego internatu w Strzyżewicach — jeszcze cicho. Może nawet za cicho. Myślę jednak, że już wkrótce usłyszymy coś więcej na ten temat.

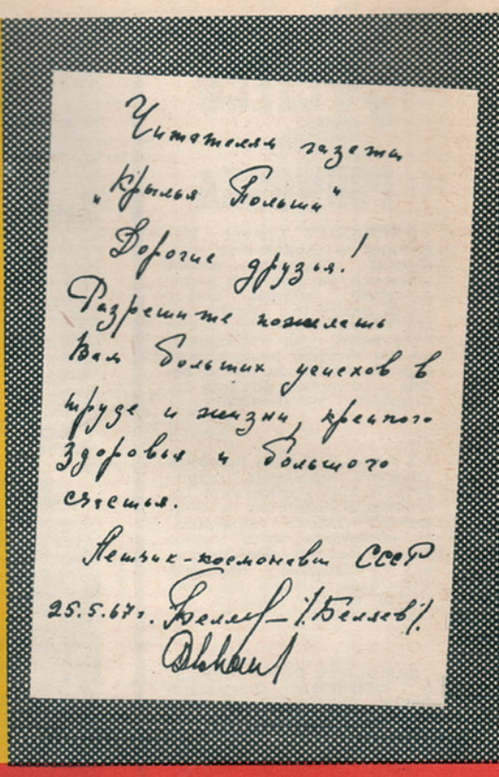
Ikarus

Z lewej: P. Bielajew i K. Fieoktistow wysiadają z „Caravelli" na Okęciu

Do Czytelników „Skrzydlatej Polski"

Drodzy Przyjaciele! Pozwólcie, iż złożymy Wam życzenia sukcesów w pracy i życiu osobistym, dobrego zdrowia i wiele szczęścia.

Lotnik-kosmonauta ZSRR Paweł Bielajew i K. Fieoktistow
25. 5. 1967 r.



Pół godziny na Okęciu

RZADKA to okazja spotkać kosmonautów, a tym bardziej porozmawiać z nimi. Nic też dziwnego, że po otrzymaniu z „Air France" wiadomości, iż dwaj kosmonauci radzieccy płk Paweł Bielajew i inż. Konstanty Fieoktistow zatrzymają się na krótko na Okęciu w drodze na salon paryski, lecąc z Moskwy do Paryża z międzylądowaniem w Warszawie francuską „Caravellą" — popędziliśmy z Bernardem Koszewskim co sił na oznaczoną godzinę do centralnego portu lotniczego, aby nie przegapić tak znakomitej okazji.

Jest święto, czwartek — 25 maja, ale w porcie lotniczym ruch normalny, jak w dzień powszedni. Ciepło, ale pochmurno. Od południowego zachodu nadciągają nad port czarne chmury. Boimy się, aby nie padało. Mało kto wie z odlatujących i przylatujących pasażerów, jak i z obsługi portu, że „Caravella", która przed chwilą siadła na pasie i kołuje obecnie na płytę portu, ma na swym pokładzie szczególnych pasażerów — bohaterów Kosmosu. W niewielkiej grupie osób oczekujących na kosmonautów są m. in.: przedstawiciele ambasady ZSRR w Polsce z radcą Fiodorem Szarykinem, attache wojskowy ambasady francuskiej w Polsce płk Pierre Krebs, przedstawiciele towarzystw lotniczych — Nikołaj Czernyszew z „Aerofłotu" i M. Poliakoff z „Air France", PAP, Telewizja, no i my — „Skrzydlata": niżej podpisany i Bernard Koszewski.

Parę minut po godzinie 18.00 „Caravelle" zatrzymuje się przed dworcem lotniczym. Pod boczne drzwi odrzutowca podjeżdżają lotowskie schodki. Po chwili ukazują się w nich znane nam dobrze ze zdjęć i telewizji sylwetki radzieckich kosmonautów: płka Pawła Bielajewa i inż. Konstantego Fieoktistowa. Pierwsze witają ich dzieci, obdarowując wiązankami czerwonych goździków. Radosne podniecenie. Wiele serdecznych i miłych słów. Przyznam, że nie bez wzruszenia ściskam dłonie bohaterów Kosmosu — sławnych ludzi naszych czasów. To powitanie na Okęciu nie ma w sobie nic z oficjalnego protokołu. Jest bezpośrednie, szczere i jakże gorące. Nasi drodzy goście zachowują się tak swobodnie i bezpośrednio, są tak ujmujący, że zdaje się nam, iż znamy się dobrze już od długiego czasu.

Pułkownik Bielajew — dowódca statku „Woschod-2", z którego ppłk Leonow orbitował (marzec 1965) — jest w mundurze lotniczym, na którym od razu zwraca uwagę złocista Gwiazda Bohatera Związku Radzieckiego i odznaka Lotnika-Kosmonauty. Twarz pogodna, uśmiechnięta. Ciemne, żywe oczy bystro obserwują otoczenie. Chętnie rozmawia. Inżynier Fieoktistow — jeden z uczestników trzyosobowego lotu załogowego na statku „Woschod-1" (październik 1964) — jest w szarym cywilnym ubraniu, lekko pochylony, wydaje się być stale zadumany. Twarz pociągła, włosy przyprószone siwizną; nosi okulary w jasnej cienkiej oprawie. Mówi raczej mało, ale uważnie obserwuje gospodarzy powitania. Obaj są średniego wzrostu, przy czym Fieoktistow ma bardziej smukłą sylwetkę.

Udajemy się do pawilonu dworca lotniczego. Po drodze pytam płka Bielajewa, czy jest pierwszy raz w Polsce? Kosmonauta uśmiecha się i mówi żartobliwie, że na ziemi polskiej jest właściwie już po raz drugi. „Kiedy byłem z wizytą w Niemieckiej Republice Demokratycznej, jak wiecie — odpowiada — byliśmy na granicy NRD

Radzieccy goście w drodze do pawilonu dworca lotniczego

Wszystkie zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

i Polski i wspólnie z dowódcami placówek straży granicznej przeszliśmy na krótko do Polski. No, a teraz — tu na Okęciu — jestem na ziemi polskiej po raz drugi". Rzeczywiście! Zgadza się. Czy spotkał się kiedy z lotnikami polskimi? — pytam dalej. „O tak! — mówi pułkownik Bielajew. — Studiowałem z nimi m. in. w Wojskowej Akademii Lotniczej i przyjaźniliśmy się".

Siadamy przy stole w sali kominkowej. Czasu jest bardzo mało, zwłaszcza że nie tylko my chcemy porozmawiać z kosmonautami. Krótki postój samolotu w Warszawie nie pozwala na dłuższe rozmowy. Proszę jednak pułkownika Bielajewa, aby opowiedział coś o wrażeniach z lotu kosmicznego, w czasie którego, ppłk Leonow, jako pierwszy, opuścił kabinę statku kosmicznego i orbitował. „Byłem bardzo podekscytowany — opowiada kosmonauta — kiedy otwierałem właz „Woschoda" dla wyjścia Leonowa w przestrzeń kosmiczną. Chociaż mieliśmy absolutne zaufanie do programu lotu i naszego sprzętu, wyjście poza kabinę było wielkim przeżyciem i zawierało w sobie pewien element ryzyka. Ja musiałem, obserwując Leonowa, koncentrować się na prowadzeniu pojazdu kosmicznego".

— Czy chciałby pułkownik polecieć jeszcze raz w Kosmos? Pytanie może retoryczne.

— Naturalnie!! — odpowiada płk Bielajew, nieco zdumiony, że go w ogóle o to pytam — kto raz już tam był, ten marzy, aby latać w Kosmosie więcej razy.

— A kiedy następny lot?

— Tego nie wiem. O tym zdecyduje kierownictwo naszej kosmonautyki. Myślę, że jeszcze polecę.

Przechodzimy z kolei do celu obecnej ziemskiej podróży kosmonautów. W rozmowie uczestniczy także inż. Fieoktistow.

„Jadę do Francji po raz pierwszy — stwierdza on — i jestem zadowolony, że będę mógł na tym dorocznym salonie w Paryżu poznać eksponaty, a w części i technikę lotniczą i kosmiczną innych krajów.

Pułkownik Bielajew był już w Paryżu, ale wyraża swoje zadowolenie z faktu, że jedzie na tegoroczny salon lotniczy. Chociaż program pobytu w stolicy Francji nie jest obu radzieckim kosmonautom jeszcze znany, to jednak sądzą oni, że prawdopodobnie spotkają się tam m. in. z którymś z kosmonautów amerykańskich. Płk Bielajew podkreśla przy tym, że w tym roku radziecka ekspozycja astronautyczna jest na salonie w Le Bourget bogata. „Pokazujemy między innymi — podkreśla — rakiety nośne, które wyniosły na orbitę radzieckie statki kosmiczne „Wostok" i „Woschod".

Rozmowa schodzi trochę na tematy prywatne. Więc parę danych biograficznych.

Pułkownik Paweł Bielajew kończy 26 czerwca 42 lata. Żona ma na imię Tatiana. Dwie córki: starsza — Irina — 18 lat; młodsza — Ludmiła — ma 12 lat i, jak mówi tata-kosmonauta, często gra mu w domu na pianinie, m. in. także jego ulubiony utwór — poloneza Ogińskiego.

Inżynier Konstanty Fieoktistow, pierwszy naukowiec który poleciał w Kosmos, liczy sobie obecnie 41 lat. Żona — Halina — pracuje jako technik w Moskwie. Syn — Andrzej — ma 5 lat.

Chciałoby się długo rozmawiać. Zbliża się jednak czas odlotu. Za pośrednictwem obecnych na lotnisku dziennikarzy obaj kosmonauci przekazują serdeczne pozdrowienia dla mieszkańców naszego kraju.

Korzystam z okazji i proszę płka Bielajewa o odręczne pozdrowienia dla Czytelników „Skrzydlatej Polski". Otrzymuję je, a podpisuje je także inż. Fieoktistow. Serdecznie dziękuję.

Po półgodzinnym pobycie na warszawskim lotnisku Okęcie obaj kosmonauci, żegnani przez nas gorąco, udają się w dalszą podróż.

Życzymy im szczęśliwej podróży. Na ziemi i... w Kosmosie!

JERZY R. KONIECZNY

Paweł Bielajew wita się z attache wojskowym Ambasady Francji w Polsce płk. P. Krebsem

P. Bielajew i K. Fieoktistow w rozmowie z red. J. R. Koniecznym.

Pamiątkowe zdjęcie przed odlotem do Paryża

VI RAJD SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY I PILOTÓW

ZE WSCHODU – NA ZACHÓD

JERZY ZARĘBSKI

NA lubelskie lotnisko Radawiec, będące miejscem zlotu wszystkich załóg uczestniczących w VI Rajdzie, stawiło się w dniu 20 maja br. 40 samolotów z większości aeroklubów polskich. Z gości zagranicznych przybyła jedynie załoga węgierska: sympatyczna para — pilot Quint (aeroklub budapeszteński) i dziennikarz Sarosi z czasopisma lotniczego „Repülés", na Zlinie-326. Nie zjawili się Czechosłowacy, mimo uprzednich obietnic przylotu i załogi z NRD.

Liczne aerokluby nie ograniczyły się do wysłania jednej załogi, lecz poprzysyłano po dwie, trzy, cztery i więcej. I tak: po dwie załogi przyleciały z Bydgoszczy i Krakowa, trzy z Katowic, po cztery — z Warszawy i Wrocławia, aż sześć załóg wystawiły wojska lotnicze.

Zaprezentowano pięć typów samolotów: Jak-18 (30 maszyn), Jak-12 (6 maszyn), Zlin-26 (2 maszyny), Zlin-326 (1 maszyna, Węgrzy) oraz TS-8 „Bies" (1 maszyna).

Dziennikarze — zawodnicy zaprezentowali 32 różnego rodzaju dzienniki i czasopisma (tak cywilne jak i wojskowe) oraz radio i telewizję (Warszawa, Zielona Góra, Lublin, Białystok, Katowice, Wrocław, Poznań).

Jako pierwszy samolot minął o godzinie 8.30 taśmę mety na lubelskim lotnisku Jak-18 z białostocką załogą w składzie: pilot Bohdan Sinica i red. Janicki. Za nim, co trzy minuty, nadlatywały następne maszyny. O godzinie 10.36 — przyleciał ostatni samolot. Zakończona została tym samym

PIERWSZA KONKURENCJA RAJDU (A)

polegająca na odnalezieniu znaków wyłożonych między miejscowością Wyżnica (około 1 km na płn.-zach. od Kraśnika), punktualnym przylocie na lotnisko Radawiec pod Lublinem oraz dokładnym wylądowaniu w specjalnie wyznaczonych prostokątach.

Jak się okazało, do odnalezienia były cztery znaki z płócien startowych, ułożone na kształt (kolejno) liter: **F** i **Z**, trójkąta oraz litery **H**.

Wieczorem ogłoszono wyniki pierwszej konkurencji. Zwycięsko z niej wyszła załoga w składzie pil. **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski) i red. **Jerzy Zarębski** („Skrzydlata Polska"), przed załogami wojsk lotniczych: pil. Tadeusz Śliwak i red. Czesław Goliszewski („Żołnierz Wolności") oraz pil. Kazimierz Pogorzelski i red. Bohdan Kaznowski („Wiraże").

O imprezach, jakie organizatorzy etapu lubelskiego przygotowali dla uczestników rajdu, informowaliśmy Czytelników w numerze poprzednim. W uzupełnieniu podajemy, że piloci i dziennikarze zwiedzili Fabrykę Samochodów Ciężarowych, a następnie, nazajutrz — wzięli udział w uroczystej manifestacji w lasach parczewskich, w miejscowości Ochoża, gdzie złożono wieńce na leśnych grobach partyzantów polskich i radzieckich. W godzinę później, w odległej o kilka kilometrów wsi Białka — w której Niemcy w odwet za pomoc partyzantom wymordowali w roku 1942 około 100 mężczyzn — na dziedzińcu miejscowej szkoły odbył się uroczysty wiec. Tak w składaniu wieńców w Ochoży, jak i w wiecu w Białce, wziął udział zastępca głównego inspektora do spraw Obrony Terytorialnej Kraju gen. dyw. Franciszek Księżarczyk, przedstawiciele władz województwa lubelskiego, Zarządu Głównego APRL, byli dowódcy oddziałów partyzanckich Lubelszczyzny oraz kilka tysięcy mieszkańców okolicznych wsi.

Wieczorem rajdowcy spotkali się na Ratuszu z władzami miejskimi, zapoznając się z dorobkiem Lublina i wysłuchując informacji o obchodach jego 650-lecia.

W dniu 22 maja załogi rajdowe ruszyły na trasę drugiego etapu: Lublin-Radom. Rozegrana została na niej

DRUGA KONKURENCJA RAJDU (E)

którą co bardziej nerwowi już przed paru laty, na poprzednich rajdach, nazwali samobójczą. Był to lot na regularność, według geograficznych kątów drogi, z rozpoznawaniem zwrotnych punktów trasy na podstawie zdjęć. Poza tym, jak zwykle — próba dokładności lądowania w prostokątach.

Ponad historycznej dla ludowego lotnictwa miejscowości Dys, którą wyznaczono jako WPT (wyjściowy punkt trasy), samoloty rajdowe ruszyły z podanym kursem 272 stopnie, aby odnaleźć obiekt uwidoczniony na jednym z trzech otrzymanych bezpośrednio przed startem zdjęć fotograficznych. Okazało się, że pierwszym obiektem, który należało odnaleźć, były ruiny zameczku w Bochotnicy koło Kazimierza nad Wisłą. Tu trzeba było przyjąć nowy kurs — 169 stopni i szukać następnego obiektu. Ale którego? Mógł to być albo wiatrak, albo cegielnia (wzgl. tartak), z wysokim cienkim kominem. Tajemniczy obiekt wyposażony w ów cienki komin, położony 2 km na wschód od miejscowości Moniaki, był drugim z kolei „wrogiem", którego należało zidentyfikować. Stąd, po wzięciu kursu 266 stopni — należało tylko odnaleźć wiatrak z pięknie, stylowo wyażurowanymi, śmigłami, aby polecieć już spokojnie do Radomia. Wiatrak, jak się okazało, stał sobie w miejscowości Sarnówek, na północ od Ostrowca.

Jakże łatwo w tej konkurencji o zrobieniu kompletnej „klapy"! Wystarczyło przecież nie znaleźć pierwszego obiektu na kursie 272 stopnie, aby w praktyce wyeliminować się niemal całkowicie z konkurencji. Pozostawało wówczas tylko słabo punktowane lądowanie w Radomiu i już nie perspektywa, a pewność pozbawienia się szans w dalszych konkurencjach. Pewność — przegranej.

Tylko 14 załóg (na 40) uzyskało w tej trudnej konkurencji ponad 100 punktów. Dramatów na trasie było co niemiara. Identyfikowano „nie te" wiatraki, jako pierwsze obiekty, mylono cegielnie z tartakami, jedne ruiny z innymi. Piekło w powietrzu.

Pierwsze miejsce w tej konkurencji zajęła załoga w składzie: pil. **Stanisław Bryzgalski** (Aeroklub Śląski) i red. **Tadeusz Pajda** („Stolica"), przed Pogorzelskim — Kaznowskim i Kwiatkowskim — Baranowskim. Załoga „Skrzydlatej Polski" znalazła się na 8 miejscu. Po dwóch konkurencjach na pierwsze miejsce wysunęła się załoga Pogorzelski (wojska lotnicze) — Kaznowski („Wiraże"), przed Kwiatkowskim — Baranowskim i Dudzikiem — Zarębskim. Na dalekim 17 miejscu uplasował się groźny konkurent z poprzednich rajdów Władysław Gawlik i red. Cieszewski. Nie wyszły im na zdrowie geograficzne kąty drogi. Nie im jednym zresztą tego dnia.

Zwycięska załoga VI Rajdu: pil. Kazimierz Pogorzelski (wojska lotnicze) i red. Bohdan Kaznowski („Wiraże").

Drugie miejsce zajęła załoga w składzie: pil. Zdzisław Dudzik (Aeroklub Warszawski) i red. Jerzy Zarębski („Skrzydlata Polska").

Na trzecim miejscu uplasowała się załoga w składzie: pil. Stanisław Bryzgalski (Aeroklub Śląski) i red. Tadeusz Pajda („Stolica").

Samoloty rajdowe na kieleckim lotnisku Masłów.

O wspaniałej, wzorowej organizacji etapu radomskiego pisaliśmy już tydzień temu. Nowością, którą Radom zastosował, było „przydzielenie" kolejnych załóg poszczególnym zakładom pracy, których przedstawiciele zapoznawali pilotów i dziennikarzy ze swym miastem, jego rozbudową, zabytkami oraz z życiem i działalnością własnej instytucji.

Etap radomski — to jeszcze wspomniana w numerze poprzednim wizyta w Studziankach, miejscu znanej bitwy w czasie ostatniej wojny, nadzwyczaj miłe, serdeczne i interesujące spotkanie na lotnisku z Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim i... wciąż żywe wspomnienie niezwykłej, rzadko wprost spotykanej i wręcz wzruszającej gościnności mieszkańców grodu nad Mleczną. ,

TRZECIA KONKURENCJA RAJDU (D)

odbyła się 24 maja br. Było to coś do tej pory nie spotykanego na żadnych zawodach. A więc — lot po trasie, wykreślonej według krzywki. Oczywiście — znaki do odnalezienia, oczywiście regularność lotu, oczywiście dokładność lądowania w prostokątach. Ale te wszystkie próby były czymś właściwie nieporadnym, wręcz przestarzałym, wobec samego pomysłu poprowadzenia trasy. Właściwie, na dobrą sprawę, na małej przestrzeni terenu między Radomiem i Kielcami załogi musiały przelecieć po czterech łukach, obejmujących swymi fantastycznie powyginanymi ramionami północno-zachodnią część Gór Świętokrzyskich i wielkie masywy puszczańskie w pasie między Końskimi i Skarżyskiem-Kamienną. Ponad 200 kilometrów lotu.

A jaki to był lot! W trudnych warunkach atmosferycznych, deszczu, wśród burz, nad górami najeżonymi wysokopiennym lasem. Szukaliśmy znaków, pilnowaliśmy regularności i — co tu ukrywać — skóra na nas czasem cierpła. Trzy załogi, trafiwszy na warunki wręcz zagrażające bezpieczeństwu, nie ukończyły konkurencji: dwie wróciły do Radomia, jedna lądowała na innym lotnisku. Zrobiły słusznie — na chojractwie i zawziętości nikt jeszcze nic nie zyskał. Decyzja pilotów była słuszna.

Pierwszy znak, jedno płótno w kształcie litery **I**, wyłożone było koło wsi Jastrząb, drugie — na kształt **T**, dwadzieścia kilometrów dalej obok toru do Radomia, trzecie — wyobrażało literę **L** i znajdowało się obok szosy szydłowieckiej, zaś czwarty znak, w kształcie zdeformowanej litery **Z**, skryty był pięć kilometrów przed Białogonem, na progu Kielc.

Aż 6 załóg uzyskało w tej konkurencji równą ilość punktów. Sekundowe różnice w regularności lotu zadecydowały, że pierwsze miejsce komisja przyznała załodze pil. **Ronikier** (wojska lotnicze) i red. **Bryczkowski** („W Służbie Narodu"), drugie załodze pil. **Babiarz** (Aeroklub Jeleniogórski) i red. **Pielasa** („Drużyna"), trzecie załodze pil. **Nasiełowski** (Aeroklub Radomski) i red. **Ramotowski** („Życie Radomskie"). Załoga „Skrzydlatej Polski" sklasyfikowana została na 5 miejscu, z tą samą ilością punktów co pierwsza.

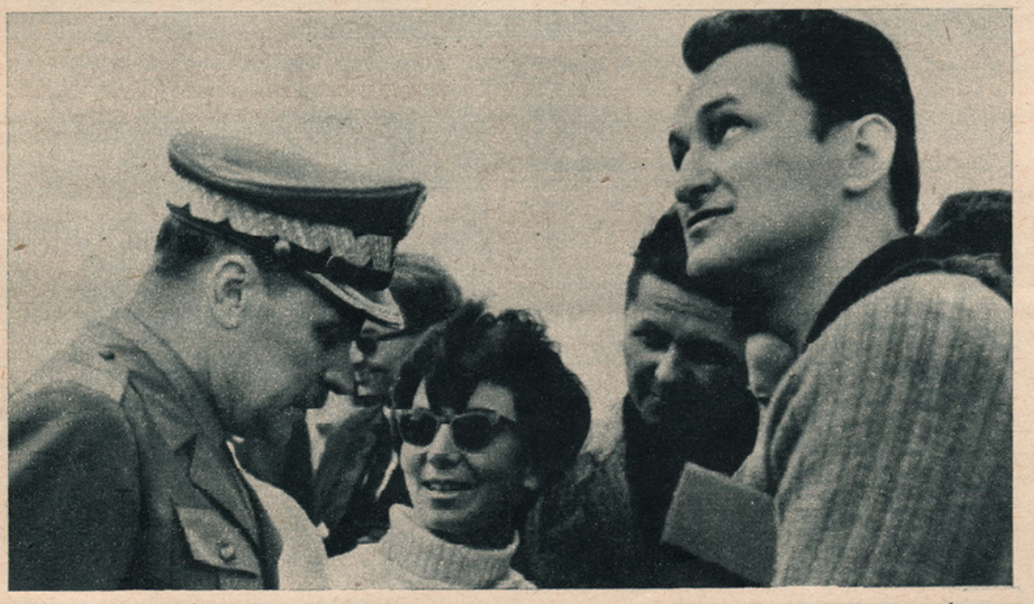
Po trzech konkurencjach, pełnych emocji i z dnia na dzień rosnącej, rzadko spotykanej zaciętości w sportowej walce, znów na pozycję lidera zawodów wyszła załoga Aeroklubu Warszawskiego i „Skrzydlatej Polski" — pil. Zdzisław Dudzik i red. Jerzy Zarębski, przed Babiarzem i Pielasą oraz Pogorzelskim i Kaznowskim.

Przystojne kieleczanki w ludowych strojach przywitały na lotnisku Masłów rajdowe załogi mocnymi całusami (kolejność: całus dla pilota, całus dla dziennikarza i kwiaty dla obu). Obiad — i odjazd na szlak partyzantów Ziemi Kieleckiej. Pod konarami „Bartka" płk Tadeusz Łęcki — „Orkan" opowiadał o walkach, jakie partyzanci AL toczyli z hitlerowskimi konwojami wojskowymi, o tym jak wysadzono w powietrze niemieckie pociągi.

W drodze na partyzancki biwak na Świniej Górze (gdzie we wrześniu 1944 r oddziały AL stoczyły wielką bitwę z hitlerowcami), autokary wiozące pilotów i dziennikarzy zostały zatrzymane przez autentycznych partyzantów (b. członków AL i AK), w hełmach z biało-czerwoną opaską, uzbrojonych w karabiny. Przy prawdziwej kanonadzie strzałów i wybuchów petard, w realiach bitwy toczonej przez leśnych chłopców z wrogiem — uczestnicy rajdu mieli możność uzmysłowienia sobie sytuacji, jakich widownią przed wielu laty były te okolice.

Ze smakiem zajadano potem grochówkę i słuchano pieśni partyzanckich i melodii granych przez ludową kapelę z Szałasu. Tę piękną imprezę zorganizował sprawnie Zarząd Okręgu ZBoWiD w Kielcach. Brawo!

Nadszedł dzień 25 maja. Kierownictwo rajdu zadecydowało, że na trasie Kielce—Wrocław rozegrane zostaną jednocześnie dwie pozostałe konkurencje: B i C.



W Radomiu uczestnicy Rajdu wzięli udział w spotkaniu z Głównym Inspektorem Lotnictwa gen. dyw. pil. Janem Raczkowskim. Zdjęcia: St. Jaśko (6)

CZWARTA KONKURENCJA RAJDU (C)

rozegrana została na odcinku od Kielc do Kłobucka (na płn.-zach. od Częstochowy). Polegała ona na regularności lotu oraz identyfikacji obiektów na podstawie zdjęć. Obiektami były — kolejno: kościół w Piekoszowie (ok. 10 km od Kielc), dość łatwy do znalezienia, potem grupka małych budynków mieszkalnych w Kościelcu (koło Częstochowy, trudne do znalezienia) i kościołek w Kamyku, tuż przed Kłobuckiem. Od Kłobucka — rozpoczęła się

PIĄTA KONKURENCJA RAJDU (B)

Zawodnicy szukali znaków ukrytych w terenie między Kłobuckiem i Wrocławiem. Znaki te — to litera **T** pod Krzywiczanami, krzyż koło Borowej, pojedyncze płótna w rejonie Psiego Pola i litera **V** tuż przed skrajem lotniska.

Mała uwaga: oprócz litery **T** — wszystkie znaki wyłożone zostały z tak brudnych, źle widocznych płócien, że tłumaczenie organizatorów tego odcinka, iż nie mieli innych — nie wydaje się wystarczające. Świadczy to (do czego mieli prawo) o chęci utrudnienia zadania dla załóg, ale świadczy również i o lekceważeniu tychże załóg (do czego nie mieli prawa). „Niech się męczą!" — powiedział przy tej okazji ktoś kompetentny. Owszem, męcząc się znaleźliśmy i te brudasy. To też potrafimy. Ale... niesmak pozostaje.

DOKOŃCZENIE NA STR. 8

Sympatyczna załoga węgierska pil. Quint i red. Sarosi, witana serdecznie przez kieleckie dziewczęta na lotnisku Masłów.

JAK WIDZĘ VI RAJD

STANISŁAW MAKSYMOWICZ
Aeroklub Wrocławski

Widziałem, w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie, kobiety pracujące ciężko, a jednocześnie szybko i precyzyjnie, w warunkach, w których nie wiem, czy bym długo wytrzymał. To był dla wielu z nas swoisty prysznic: nie narzekajmy, że nam ciężko w lotnictwie.

Ujrzałem to dzięki uczestnictwu w Rajdzie. Choćby dlatego — cenię sobie tę swoiście piękną imprezę.

■

BOHDAN KAZNOWSKI
Redakcja „Wiraże"

VI Rajd miał za mało etapów. Szczególnie ważne jest to dla mniej doświadczonych, gdyż — jak wiadomo — „gapowe" płaci się zazwyczaj na pierwszych dwóch etapach. A było ich raptem cztery.

■

STANISŁAW BRYZGALSKI
Aeroklub Śląski

Organizacyjnie — VI Rajd nie był „dopieszczony". Z etapów — zdecydowanie najlepszy Radom. Fantastyczna gościnność! Za najtrudniejszą konkurencję uważam lot „po krzywce" z Radomia do Kielc. Niewiele jednak łatwiejsza była ta na KDG.

■

REMIGIUSZ KOSCIUSZKO
Redakcja „Express Wieczorny"

Centralna organizacja VI Rajdu — nie na poziomie. Jeden z przykładów: we Wrocławiu piloci, zamiast np. zwiedzać w sposób zorganizowany tak piękne, ciekawe ze wszech miar miasto, snuli się pozostawieni sami sobie.

■

JERZY RACHWAŁ
Aeroklub Lubelski

Startuję w rajdzie drugi raz. Organizacyjnie — VI Rajd wydaje mi się uboższy od poprzedniego. Jego trasa przebiegała przez miejsca nie tak atrakcyjne jak w latach ubiegłych. W ogóle jednak — rajd jest imprezą o wielkiej wartości. Powinien wyjść za granice kraju.

■

TADEUSZ CHWAŁCZYK — PR Lublin i **ZDZISŁAW STRZĘPEK redakcja „Głos Robotniczy"** — (Łódź).

VI Rajd był najsłabszym organizacyjnie ze wszystkich dotychczasowych. Skrócona trasa, długie przebywanie na etapach — co to dało? I tak czasu dla siebie — było b. mało. Warto przywrócić zasadę, aby piloci i dziennikarze mieli do zdobycia równą ilość punktów. Zły podział nagród: obsypano nimi pierwszą trójkę (dotyczy to pilotów i dziennikarzy). Dlaczego? Skoro jest tylu fundatorów, to można

JAK WIDZĘ VI RAJD

by obdzielić nagrodami choćby pierwszą dziesiątkę. W jury dziennikarskim nie mogą (i to stanowczo) być ludzie w jakimkolwiek stopniu zbliżeni — służbowo lub inaczej — do zawodników. Godła, którymi dziennikarze opatrują swe artykuły, powinny być osobno wrzucane do zaplombowanej skrzynki i rozszyfrowywane publicznie. Dlaczego zarzucono „przydziały" misiów? To było b. sympatyczne.

■

BOHDAN SINICA
Aeroklub Białostocki

Ogólnie — impreza udana. Ale: znaki muszą być wykładane z białych, czystych płócien. Nie chcemy brudasów. Zdjęcia obiektów — lepiej, aby je wykonywać z powietrza, szczególnie dotyczy to obiektów trudnych do identyfikacji. Za mało etapów. Przydałaby się konkurencja nocna.

■

RYSZARD KISIEL
Wojska lotnicze

Pobieżna, wadliwa analiza warunków meteo. Czym to grozi — wiemy. Ofiarą padły trzy załogi, które musiały wrócić z trasy. Obliczenia nawigacyjne na etapie z Kielc — robiono w autobusie. Za mało czasu przewidziano na to. Piloci, ci pierwsi w kolejce startów, denerwowali się, a przecież wiadomo, że ruszając na trasę trzeba być wypoczętym i mieć spokojne nerwy. Niektórych organizatorów — widywano tylko na posiłkach. Dał się odczuć brak red. Marii Teisseyre. Pomimo tego wszystkiego — impreza jako taka jest b. dobra.

■

EDWARD KIESZKOWSKI
Aeroklub Krakowski

Za mało konkurencji lotniczych. Konkurencja na KDG nadaje się właściwie dla załóg w składzie pilot plus nawigator. Jako pilota — ciekawi mnie w jaki sposób jury ocenia prace dziennikarzy? Według jakich kryteriów? Czy członkowie jury czytają prace indywidualnie, czy też na głos? Czasu jest przecież b. mało.

■

ANDRZEJ RONIKIER
Wojska lotnicze

Organizacja — dość dobra, ale nie taka jak rajdów poprzednich. Za mało etapów. Mimo braków — widać, że organizatorzy robili jednak co mogli, aby było jak najlepiej. Rozwiązać pomyślnie wszystkie problemy jest niesłychanie trudno. Rajdy powinny być kontynuowane bezwzględnie. Dają wspaniałą sposobność skonfrontowania umiejętności pilotów wojskowych i cywilnych. Sądzę, na podstawie tego, co widziałem, iż piloci wojskowi powinni bardziej udzielać się w aeroklubach, że między nami — wojskowymi i cywilnymi lotnikami winna powstać jeszcze mocniejsza więź. Musimy stać murem jedni przy drugich.

Rajdowy Jak-12 podczas próby lądowania w prostokątach. Pierwszy czy drugi prostokąt? Wydaje się, że pierwszy!

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

Obydwie połączone konkurencje wygrała załoga Aeroklubu Śląskiego i „Stolicy" — pil. **Stanisław Bryzgalski** i red. **Tadeusz Pajda**, przed Zdzisławem Dudzikiem (Aer. Warszawski) i Jerzym Zarębskim („Skrzydlata Polska").

Wieczorem komisja sędziowska ogłosiła oficjalną końcową klasyfikację załóg w konkurencjach pilotażowo-nawigacyjnych, po rozegraniu wszystkich pięciu konkurencji. Pierwsze miejsce utrzymała, po niesłychanie zażartej walce, załoga warszawska pil. **Zdzisław Dudzik** i red. **Jerzy Zarębski** — 887 pkt, przed St. Bryzgalskim i T. Pajdą — 885 pkt i W. Kwiatkowskim i K. Baranowskim — 847 pkt.

Tak więc jedna sprawa została już definitywnie rozstrzygnięta: zaszczytny tytuł najlepszego pilota VI Rajdu zdobył **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski), trzykrotny mistrz Polski, wielokrotny wicemistrz, jeden z najlepszych powojennych pilotów polskich.

★

Dzień 26 maja dziennikarze wykorzystywali na pisanie konkursowych artykułów (pisano również i w nocy, co stwierdzam otwarcie). Piloci? Jedni odpoczywali, drudzy zwiedzali indywidualnie miasto Wrocław, jeszcze inni — pomagali jak tylko mogli swym towarzyszom lotu w pomyślnym wykonaniu na czas konkursowych prac. Tak, tak, pomagali: fachową radą, krytycznym zczytaniem brudnopisów i w inne sposoby.

Rankiem dnia 27 maja zdano artykuły w ręce jury oceniającego prace dziennikarskie i toż samo jury pełną parą ruszyło do czytania ogromnej pliki maszynopisów (kiedy i jak oni to zdążyli zrobić?).

Czas między śniadaniem, a wieczorną uroczystością zakończenia rajdu i ogłoszeniem wyników — wielu dziennikarzy określiło jako torturę moralną.

Trudno się dziwić. Punktacja załogi zależała teraz absolutnie od tego, czy dziennikarz napisał artykuł konkursowy dobrze, czy też, hm, niezbyt dobrze.

Aż nadszedł ów (fatalny dla jednych, radosny dla drugich) sądny dzień, pardon — wieczór: oto przewodniczący jury dziennikarskiego, przy śmiertelnej ciszy w szczelnie nabitej sali Klubu Dziennikarza, ogłosił oficjalne, końcowe wyniki VI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Wyniki te powstały, jak zwykle, z zsumowania punktów zdobytych przez załogę w konkurencjach pilotażowo-nawigacyjnych z punktami, jakie zdobyli za swe prace dziennikarze.

Płk Janusz Przymanowski opowiada uczestnikom Rajdu o przebiegu sławnej bitwy studziankowskiej. Zdjęcia: St. Jaśko (3)

Jak bardzo smakuje żołnierska grochówka, spożywana w lasach parczewskich, pod koniec dnia wypełnionego tysiącem wrażeń!

Tytuł najlepszej załogi VI Rajdu uzyskała reprezentacja wojsk lotniczych i „Wiraży": pil. **Kazimierz Pogorzelski** i red. **Bohdan Kaznowski** — 1 298 pkt.

Drugie miejsce zdobyła reprezentacja Aeroklubu Warszawskiego i „Skrzydlatej Polski": pil. **Zdzisław Dudzik** i red. **Jerzy Zarębski** — 1 293 pkt.

Trzecie miejsce zajęła reprezentacja Aeroklubu Śląskiego i „Stolicy": pil. **Stanisław Bryzgalski** i red. **Tadeusz Pajda** — 1 271 pkt (szczegółowe wyniki podaliśmy w numerze poprzednim).

Wśród gromkich braw — rozdano nagrody.

Puchar wicepremiera Zenona Nowaka dla redakcji zwycięskiej załogi — otrzymała redakcja **„Wiraży"**.

Statuę Ikara, ufundowaną przez Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego dla najlepszego dziennikarza rajdu — otrzymał red. **Bohdan Kaznowski** („Wiraże").

Puchar prezesa Zarządu Głównego APRL Stefana Antosiewicza dla najlepszego pilota rajdu otrzymał **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski).

Nagrodę radzieckich linii lotniczych „Aerofłot" w postaci bezpłatnego przelotu do Moskwy i z powrotem, wraz z pobytem w Moskwie:

- dla najlepszego pilota rajdu — otrzymał **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski)
- za najlepszy reportaż o przyjaźni polsko-radzieckiej — otrzymał red. **Tadeusz Cegielski** (Polskie Radio Zielona Góra).

Nagrodę redakcji „Skrzydlatej Polski" dla najlepszego pilota rajdu — radziecki radioaparat tranzystorowy — otrzymał **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski).

★

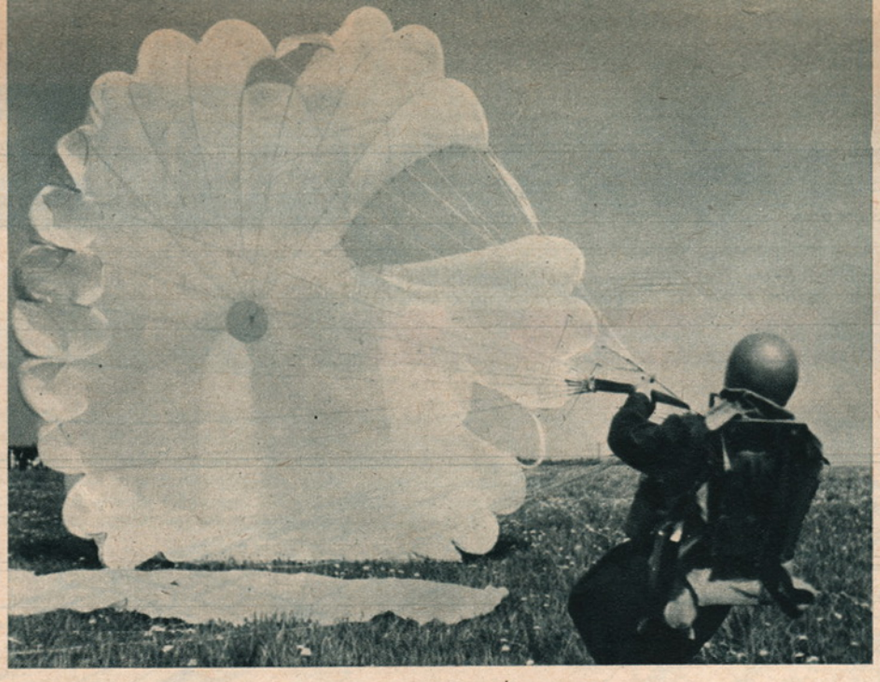
Będziemy jeszcze pisali o VI Rajdzie i problemach związanych tak z nim, jak i w ogóle z organizacją rajdów następnych. Problemów tych jest dużo i to bardzo istotnych.

Spotkamy się zatem jeszcze na łamach „Skrzydlatej Polski". Nie można bowiem w kilku zdawkowych słowach ocenić organizacji VI Rajdu i roztrząsnąć całej, bardzo złożonej, problematyki rajdowej.

Można jednak, jeszcze bez wymieniania nazwisk, złożyć serdeczne słowa podzięki wszystkim tym ludziom dobrej woli i silnego ducha, którzy prowadzą rajd przez wiele już lat i dbają, aby był na coraz lepszym poziomie.

My, rajdowcy, znamy dobrze tych ludzi.

JERZY ZARĘBSKI



Każdy wykonany skok na celność lądowania nie tylko przysparza emocji sportowcowi spadochronowemu, ale przynosi mu cenne punkty, oczywiście jeśli skok ten przeprowadzony jest w ramach Całorocznych Zawodów „Skrzydlatej Polski".
Foto: Z. Kadziewicz (1) i TM (1)

ZA DWA MIESIĄCE KONIEC X CZSpad

JUBILEUSZOWE, dziesiąte z kolei Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski", które rozpoczęły się 15 sierpnia 1966 roku — dobiegają końca. Do ich zakończenia pozostało jeszcze tylko 50 dni.

Ostatnie skoki do tych zawodów mogą być wykonane dnia 13 sierpnia 1967 roku. Tego bowiem dnia kończą się X Zawody Całoroczne. Zamknięcie zgłoszeń wyczynów, uzyskanych w ostatnich dniach Zawodów Całorocznych, nastąpi 15 sierpnia 1967 roku o godzinie 12. Jednocześnie w tym dniu zakończą sie eliminacje skoczków ubiegających się o start w Spadochronowych Mistrzostwach Polski (Katowice) oraz w Spadochronowych Mistrzostwach Polski Juniorów (Środa Śląska).

Do dnia 2 czerwca br. komisja sędziowska zawodów otrzymała 31 zgłoszeń skoczków do X Zawodów Całorocznych. Skoczkowie ci reprezentują 9 aeroklubów regionalnych: Gdańsk, Gliwice, Inowrocław, Lublin, Łódź, Kraków, Krosno, Toruń i Wrocław. Najliczniejszy udział — jak do tej pory — wzięli sportowcy spadochronowi Aeroklubu Wrocławskiego. Zgłosili oni do X CZSpad już dwunastu zawodników, a więc ponad jedną trzecią aktualnie startujących, przy czym uzyskane przez nich wyniki można uznać za więcej niż dobre.

Dzisiaj, gdy piszemy o tym, zamieszczone poniżej zestawienie wyników eliminacji do Spadochronowych Mistrzostw Polski poprzez Całoroczne Zawody Spadochronowe (oczywiście ze stanem na dzień 2 czerwca br.) uległo zmianie. Każdego bowiem dnia napływają do naszej redakcji zgłoszenia coraz to nowych wyczynów. Ale nie tylko. Z satysfakcją dowiadujemy się, że raz już zgłoszone wyniki, nawet dość dobre, są dwukrotnie, a czasem i trzykrotnie poprawiane.

W Zawodach Całorocznych i w eliminacjach do tegorocznych mistrzostw Polski objął prowadzenie Janusz Łykowski z Wrocławia. Również drugie i trzecie miejsce obsadzone są przez skoczków wrocławskich. Na szczególną uwagę zasługuje bardzo dobry wynik uzyskany przez Janusza Łykowskiego, wynik doskonały jak na dwie rozegrane konkurencje (za jedną konkurencję Janusz Łykowski zdobył 2000 pkt., lądował w celu) i nie trzeba ukrywać — trudny do pobicia.

Dla wyjaśnienia pragniemy dodać, że zamieszczone poniżej zestawienie wyników eliminacji obejmuje wyniki tylko dwóch najlepiej rozegranych konkurencji. Trzeciej obowiązkowej konkurencji dla seniorów — akrobacji spadochronowej — nie wykonał do tej pory żaden z zawodników, których zgłoszenia mamy w redakcji.

Regulamin X Całorocznych Zawodów Spadochronowych nie uległ zmianom, z wyjątkiem wprowadzenia konkurencji z wysokości 2000 m tak z natychmiastowym jak i z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania.

Podobnie jak w ubiegłych latach, każdą konkurencję zawodów można rozgrywać wielokrotnie, przy czym liczony będzie zawsze najwyżej punktowany wyczyn. Klasyfikacją końcową zawodników objęte będą tylko trzy konkurencje: jedna obowiązkowa (akrobacja spadochronowa) oraz dwie najwyżej punktowane z pozostałych konkurencji. Zwycięzcą zawodów zostanie skoczek, który otrzyma najwięcej punktów za wspomniane wyżej trzy konkurencje oraz za premie rekordowe. Jak wiadomo, premia za rekord krajowy wynosi 500 pkt, natomiast premia za rekord międzynarodowy 1000 pkt. (trzeba jednak pamiętać, aby w protokole z konkurencji, w której skoczek ustanowił nowy rekord, zaznaczyć czerwonym ołówkiem: rekord krajowy, względnie międzynarodowy. Taka właśnie adnotacja jest bardzo pomocna komisji sędziowskiej zawodów i umożliwia jej dopisanie premii rekordowej przy sporządzaniu ostatecznych wyników Zawodów Całorocznych). Premie za rekordy grupowe zostały anulowane.

Program zawodów obejmuje 11 konkurencji, przy czym w każdej konkurencji zalicza się dwa skoki (1000 m, 1500 m, 2000 m oraz akrobację pełną dla seniorów i podstawową dla juniorów — bez salt, przy czym w trzech pierwszych konkurencjach przewiduje się rozgrywanie skoków celnościowych w dzień i w nocy). Przy skokach na celność lądowania punktacją objęte zostało koło o średnicy 20 m (promień 10 metrów). Dążąc do uproszczenia w obliczaniu punktów przyjęto, iż każdy centymetr odległości od krzyża będzie odpowiadał jednemu punktowi. W ten sposób za celny skok zawodnik otrzymuje 1000 pkt. Przykładowo: za lądowanie w odległości 25 centymetrów od celu skoczek uzyska 975 pkt (1000 minus 25). Tak więc sposób obliczania nie wymaga posługiwania się tablicami czy też wzorami.

Podobne uproszczenia zastosowano przy obliczaniu akrobacji spadochronowej, tak podstawowej jak pełnej. Otóż za dwa skoki w tej konkurencji otrzymuje się 1000 pkt (jeden skok 500 pkt). Konkurencję tę uważa się wówczas za rozegraną, jeśli przeprowadzone zostały dwa bezbłędne skoki w ciągu jednego dnia. W przypadku niewłaściwego wykonania jednego skoku należy konkurencję rozgrywać od początku (akrobację ocenia się według punktacji regulaminu Spadochronowych Mistrzostw Polski). Podobne zasady przyjęto dla juniorów.

W mistrzostwach Polski seniorów będą mogli startować ci skoczkowie, którzy do 13 sierpnia br. włącznie uzyskają za trzy konkurencje (dwie dowolne i jedną obowiązkową) najwyższe noty punktowe. W mistrzostwach Polski juniorów będą mogli brać udział ci młodzi sportowcy spadochronowi, którzy do dnia 13 sierpnia br. włącznie uzyskają za trzy konkurencje (dwie dowolne i jedną obowiązkową) najwyższe noty punktowe oraz którzy w dniu rozpoczęcia mistrzostw nie przekroczą 21 roku życia.

Apelujemy o prawidłowe nadsyłanie dokumentacji każdego wyczynu, nieodkładanie konkurencji na ostatnią chwilę oraz o jak najbardziej sportowe przeprowadzanie konkurencji zawodów.

Życzymy celnych lądowań.

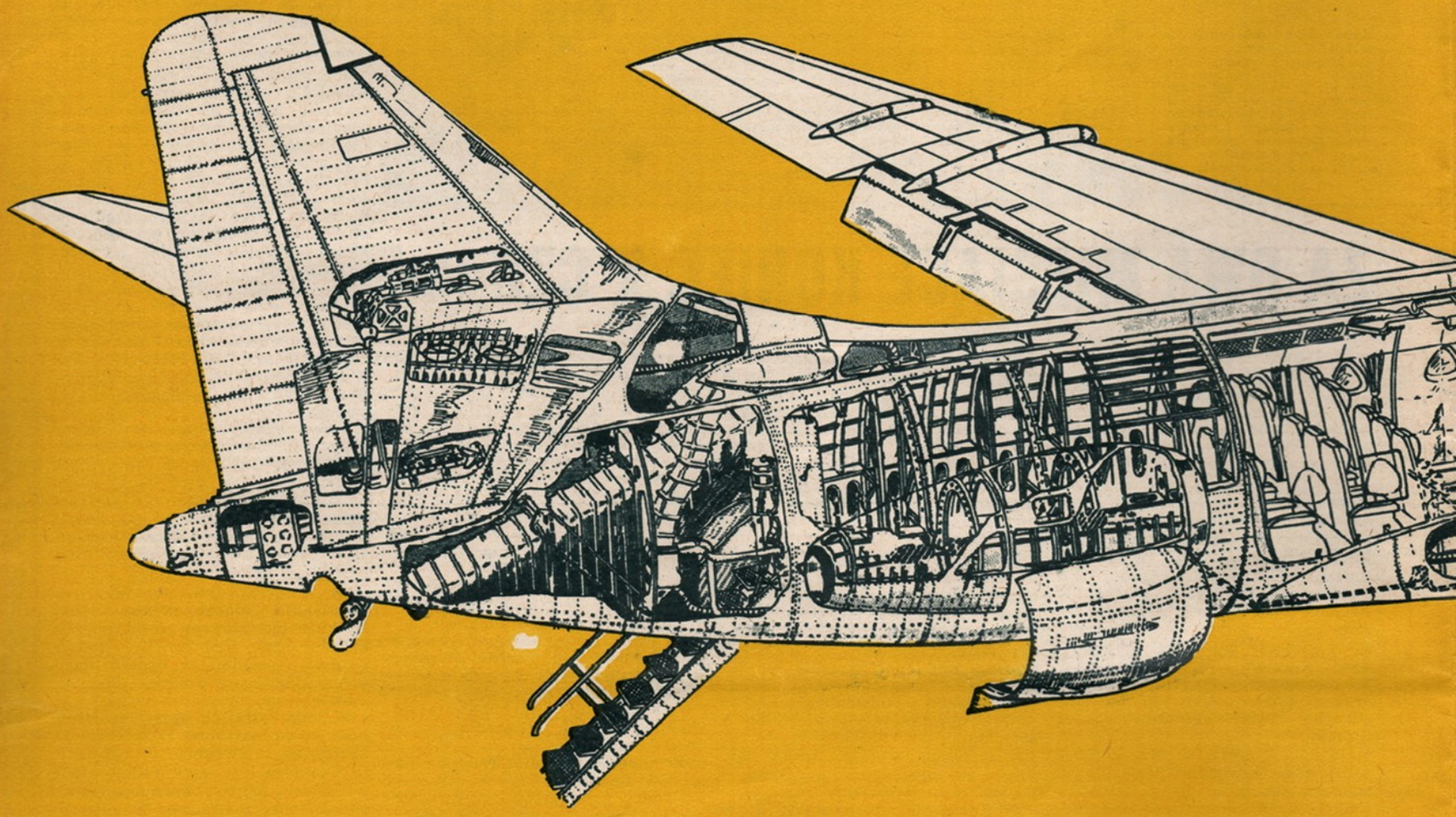
(m)

WYNIKI ELIMINACJI CZSpad DO SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI (stan na 2 czerwca 1967 r.)

1.	Janusz Łykowski	Wrocław	3 955 pkt
2.	Ryszard Olszowy	Wrocław	3 836 „
3.	Ryszard Kuś	Wrocław	3 788 „
4.	Edmund Wiśniewski	Inowrocław	3 760 „
5.	Wojciech Soleżyński	Wrocław	3 740 „
6.	Jerzy Dudek	Krosno	3 615 „
7.	Anna Kwaśnik	Wrocław	3 538 „
8.	Roman Łodziński	Kraków	3 532 „
9.	Janusz Osiecki	Wrocław	3 524 „
10.	Krystyna Ligocka	Wrocław	3 438 „
11.	Marian Zapart	Wrocław	3 233 „
12.	Janina Zwierzchowska	Wrocław	3 229 „
13.	Adam Kolak	Wrocław	3 204 „
14.	Tadeusz Wesołowski	Kraków	3 023 „
15.	Marian Baran	Wrocław	2 960 „
16.	Ryszard Wiśniewski	Inowrocław	2 900 „
17.	Grzegorz Miliński	Łódź	2 862 „
18.	Tadeusz Franaszczuk	Gdańsk	1 944 „
19.	Regina Koszykowska	Gdańsk	1 730 „
20.	Stefan Grabski	Gdańsk	1 717 „
21.	Ryszard Graszek	Toruń	1 702 „
22.	Stanisław Sidor	Krosno	1 680 „
23.	Krzysztof Piechnik	Lublin	1 620 „
24.	Henryk Świerczewski	Inowrocław	1 610 „
25.	Kazimierz Gasławski	Wrocław	1 560 „
26—27.	Wiesław Lichnowski	Kraków	1 510 „
26—27.	Stanisław Sirko	Gliwice	1 510 „
28.	Krzysztof Gonera	Łódź	1 486 „
29.	Czesława Lewandowska	Inowrocław	1 475 „
30.	Włodzimierz Kubiak	Toruń	1 415 „
31.	Jan Bober	Gliwice	1 030 „

FRANCUSK

Pierwszy prototyp samolotu SE-210 „Caravelle".

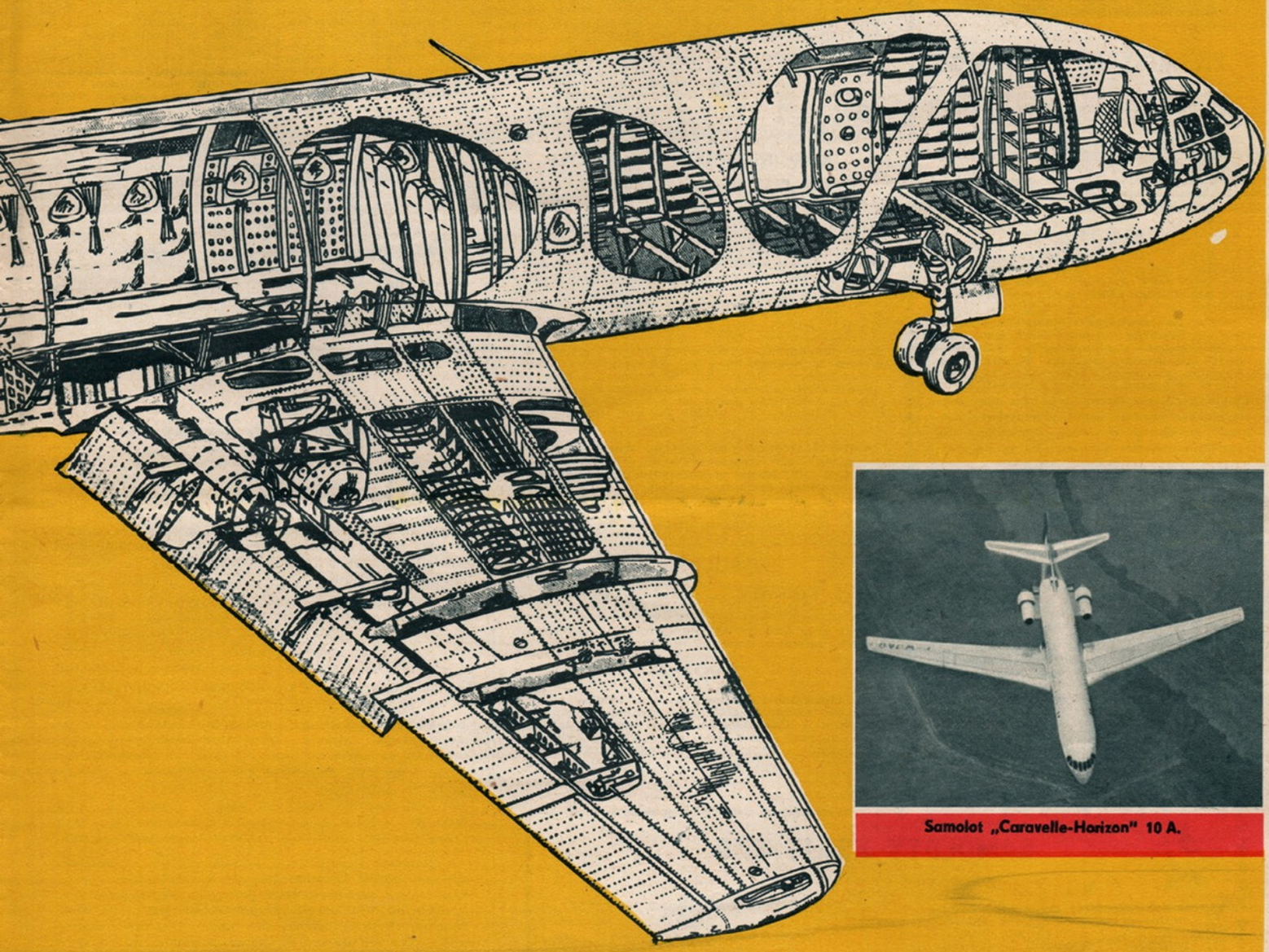


Samolot „Caravelle-VII". Prędkość przelotowa – 870 km/h. Zasięg 3 800 km.

KI SAMOLOT PASAŻERSKI

„CARAVELLE"

Odrzutowiec pasażerski Sud-Aviation SE-210 „Caravelle" jest od 1956 roku chlubą francuskiego przemysłu lotniczego. Samolot oblatany 27 maja 1955 roku, jest od tego czasu produkowany seryjnie do dziś w 7 różnych wersjach, w łącznej liczbie 240 maszyn. „Caravelle" przewozi 80–109 pasażerów, ma 2 silniki turboodrzutowe o ciągu 5 535–7 330 kG każdy, rozwija prędkość przelotową 805–870 km/h i posiada zasięg 1 845–3 800 km. „Caravelle" jest częstym gościem w warszawskim porcie lotniczym. Układ silników zastosowany po raz pierwszy w „Caravelle" stał się układem klasycznym dla wielu współczesnych odrzutowców pasażerskich.



Samolot „Caravelle-Horizon" 10 A.

Samolot „Caravelle-VIR". Prędkość przelotowa – 819 km/h. Zasięg – 2 485 km.

NA ZIEMI ⊕ W POWIETRZU ◁ W KOSMOSIE ✲

ZA MĘSTWO I ODWAGĘ

SEKRETARZ Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, Michaił Georgadze wręczył 18 maja br. wysokie odznaczenie — Order Wojny Ojczyźnianej II klasy — obywatelce polskiej Józefie Śliwińskiej. Odznaczenie to uchwałą Rady Najwyższej ZSRR zostało jej nadane za „męstwo i odwagę w ratowaniu żołnierza radzieckiego i udzielenie mu pomocy w okresie wojny ojczyźnianej".

Uroczystość odbyła się w Łomiankach koło Warszawy, gdzie J. Śliwińska mieszka już od wielu lat. Wraz z M. Georgadze na uroczyste wręczenie odznaczenia przybyli sekretarz Rady Państwa Julian Horodecki oraz ambasador ZSRR w Polsce Awierkij Aristow.

A oto co powiedziała przedstawicielowi PAP J. Śliwińska o wydarzeniu, które tak wysoko zostało ocenione przez najwyższe władze państwowe Związku Radzieckiego:

„Było to 2 grudnia 1944 r. Mieszkaliśmy w Łomiankach, na terenie wówczas przyfrontowym. Do naszego domu, a właściwie bunkra - ziemianki w lesie, przyczołgał się ranny i niezwykle wycieńczony żołnierz radziecki. Był to Siergiej Gładun, jak się później dowiedzieliśmy, lotnik z samolotu Po—2 zestrzelony przez artylerię niemiecką w sierpniu 1944 r. nad placem Wilsona (obecnie pl. im. Komuny Paryskiej) w Warszawie. Zestrzelono go w czasie zrzutów dla warszawskich powstańców.

Siergiej, którego nazwaliśmy Jankiem — i który dla nas do dziś nim pozostał — zanim do nas trafił, przez wiele tygodni krążył w okolicach Warszawy, ukrywając się przed Niemcami i próbując wyleczyć się z ran. W związku z tym, iż często do naszej ziemianki jak do wszystkich domostw zaglądali wtedy Niemcy, ukryliśmy Janka w dodatkowo wykopanej ziemiance. Tam dotrwał do 17 stycznia 1945 r., kiedy ruszyła wielka ofensywa.

Z Jankiem utrzymujemy nadal bliski kontakt — ostatni raz rozmawiałam z nim telefonicznie przed kilkoma dniami. Siergiej Gładun odwiedził nas w 1963 r. Miałam wrażenie, że przyjechał do mnie mój syn".

LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **DOWÓDZTWO** lotnictwa wojskowego Brazylii zakupiło w Kanadzie 12 samolotów DHC „Buffalo", w celu obsadzenia nimi garnizonów w rejonie Amazonki. Samoloty te doskonale nadają się do eksploatacji w trudnych warunkach terenowych, ze względu na ogromnie skrócony start i lądowanie. Lotniska w rejonie Amazonki posiadają pasy startowe nie dłuższe niż 400 metrów.

▲ **SZWEDZKIE** lotnictwo wojskowe otrzyma od roku 1971 sto najnowszego typu odrzutowców naddźwiękowych SAAB „Viggen". Samolotami tego typu silnie się interesują od pewnego czasu Japończycy, myśląc o zastąpieniu posiadanych na swym uzbrojeniu amerykańskich F-104 „Starfighter".

▲ **WSZYSTKIE** samoloty F—104 G, znajdujące się na wyposażeniu lotnictwa NRF, otrzymują obecnie nowe fotele wyrzucane Martin Baker CQ—7, czego już od dłuższego czasu domagali się piloci. Do końca roku 1966 przypadał w NRF jeden wypadek „Starfightera" na 2 485 godzin lotu, zaś we Włoszech — jeden wypadek na 3 251 godzin.

▲ **NAJNOWSZYM** amerykańskim śmigłowcem bojowym jest Lockheed AH—56 A „Cheyenne". Jest on wyposażony w wirnik czterołopatowy o średnicy 15 m, małe skrzydła (dla odciążenia wirnika), silnik turbinowy General Electric. Prędkość przeciętna — 390 km/h, prędkość wznoszenia — 1 020 metrów na minutę, zasięg — 1 400 km.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

„LUFTHANSA" (NRF) rozbudowuje stale swój park maszyn i sieć połączeń. Do końca sierpnia br. flota odrzutowców „Lufthansy" osiągnie liczbę 18 samolotów B—707 i 23 B—727, produkcji amerykańskiej. Oprócz nich pozostaje jeszcze w służbie 7 „Viscountów—814" i 10 „Metropolitan". Otwarte zostaną nowe połączenia — z Jugosławią, Węgrami, Rumunią, jak również z Kolumbią i Indonezją.

350 TYSIĘCY kilometrów wynosi obecnie długość linii powietrznych francuskich linii „Air France". Jest to najsilniej rozbudowana sieć wśród towarzystw komunikacji powietrznej na Zachodzie. Flota samolotów odrzutowych liczy 74 jednostki, w tym 28 Boeing—707 i 44 „Caravelle".

PIERWSZE zamówione w USA przez skandynawskie linie lotnicze (SAS) samoloty Douglas DC—8 Super 62 niebawem nadejdą do bazy SAS w Kopenhadze.

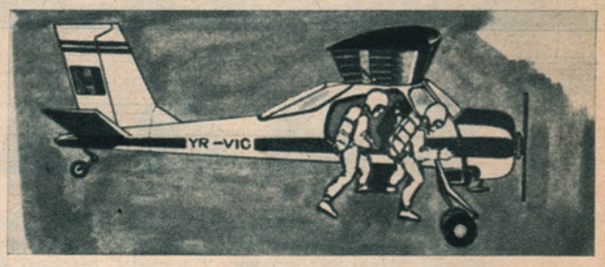
AMERYKAŃSKIE linie „Trans World Airlines" posiadają już wyłącznie samoloty odrzutowe, z chwilą wyłączenia z eksploatacji (w kwietniu br.) ostatnich maszyn śmigłowych. Flota TWA składa się obecnie ze 145 odrzutowców. Do końca br. park maszyn zwiększy się do 173 jednostek, zaś do roku 1970 osiągnie liczbę 201 samolotów, w czym znajdzie się 16 naddźwiękowych.

POLONICA

● **W węgierskim** czasopiśmie lotniczym „Repülés" ukazał się artykuł pióra Bano Imre, o nowym polskim szybowcu SZD—30 „Pirat". Artykuł zaopatrzony jest w zdjęcie „Pirata", rysunek w trzech rzutach i dane techniczne oraz osiągi.

RÓŻNE

● **Szwajcarskie** władze lotnictwa cywilnego wydały oświadczenie, iż znany szwajcarski pilot — ratownik Herman Geiger, który zginął w wypadku lotniczym, sam ponosi winę za swój wypadek, od dłuższego już czasu będąc ostrzeganym przed konsekwencjami swego niezdyscyplinowania, a nawet karanym.



RUMUNI CHWALĄ „WILGĘ"

W rumuńskim miesięczniku „Sport si Tehnica" (nr 4 z br.) ukazał się obszerny artykuł pt. „Skok ze spadochronem z samolotu „Wilga-3", napisany przez znanego mistrza spadochronowego Rumunii — Gheorge Iancu. Artykuł zaopatrzono w zdjęcie i dwa poglądowe rysunki, które reprodukujemy wyżej i niżej. Autor zapoznaje czytelnika rumuńskiego z techniką skoku z „Wilgi-3", podkreślając przy okazji wybitne zalety polskiego samolotu.

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

■ Wcześnie i ostro rozpoczęli sezon szybownicy francuscy. W pucharze Bregueta sklasyfikowano już 125 pilotów. Na czele znajduje się Labar (Boulogne-Billancourt) 8 124 pkt, przed Abeille (Verdon-Alpilles) — 3 006 pkt. Cartry (Boulogne) jest na czwartym miejscu z 1 944 pkt. W klasyfikacji klubowej pierwszy jest Aeroklub Boulogne-Billancourt — 14 690 pkt, który wyprzedza Verdon-Alpilles — 6 741 pkt.

■ Na lotnisku Reno (USA, Nevada), na którym rozgrywano ostatnie mistrzostwa szybowcowe z udziałem naszego reprezentanta Edwarda Makuli, podziw pilotów budził ogromny hangar. Obecnie została w nim zlokalizowana Szkoła Wyższego Pilotażu Akademii Lotniczej.

■ Aż miło popatrzeć jak operatywnie działa przedstawiciel polskiego przemysłu szybowcowego w USA. W kwietniowym „Soaringu" (miesięcznik szybowników amerykańskich) druga i trzecia strona całkowicie są poświęcone na reklamę „Pirata", „Foki" i „Bociana 1 E". Znajdujemy tam biegunowe tych szybowców w porównaniu do najbardziej znanych konkurentów. I tak „Pirat" jest znacznie lepszy od Ka-6CR, „Foka" od „Skylarka 4" i Ka-6CR, a „Bocian" przewyższa K-7 oraz „Bergfalke II". Obok tego — szczegółowe opisy i planiki.

■ Nieczęsto stosuje się w krajach zachodnich testowanie szybowców. Ostatnio jednak przeprowadzono próby w locie na szybowcu SHK (pilot Günter Cichon) konstrukcji inż. Holighousa, wyprodukowanym przez firmę Schempp-Hirth. Przypominamy dane techniczne: rozpiętość — 17,0 m, długość — 6,21 m, powierzchnia nośna — 14,7 m², wydłużenie — 20,2, profil — Eppler 266. Ciężar w locie — 270 kG (pustego 260 kG), obciążenie pow. nośnej — 25,2 kg/m². Osiągi w locie — doskonałość 38 na prędkości 87,0 km/h. Prędkość min. — 63,0 km/h, min. opadanie — 0,6 m/s. Prędkość maks. — 200 km/h. Czas przełożenia w zakręcie (30° — 30°) przy 1,4 Vmin wynosi 3 sekundy. Niezależnie od hamulców skrzydłowych szybowiec wyposażony jest w spadochronik ogonowy, który zwiększa opadanie do 3,0 m/s na prędkości 80 km/h i 5,5 m/s na 100 km/h.

■ Propozycja rekordowych trójkątów na fali jeleniogórskiej przy pomocy „Kobuza" i „Bociana", którą opublikowali szybownicy warszawscy w „Skrzydlatej", trafiła na łamy fachowej prasy amerykańskiej z pytaniem na zakończenie tłumaczenia: czy podobne wyczyny są możliwe tylko na polskiej fali?

■ Coś dla zajmujących się problemami eksportu. W kwietniu br. szybownicy amerykańscy zakupili jeden szybowiec K-8B, aż trzy „Libelle" i jeden „Phoebus B1".

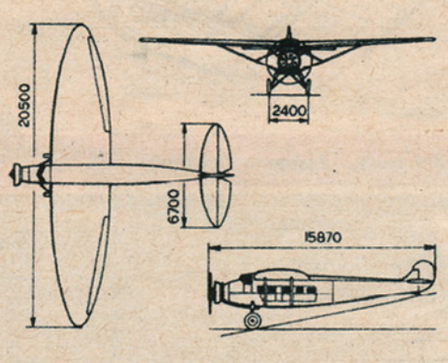
50 SAMOLOTY KRAJU RAD

K-5

W latach pierwszej pięciolatki jednosilnikowy górnopłat K-5 był bodajże najbardziej popularnym samolotem pasażerskim w ZSRR. Zbudowany w roku 1929 przez zespół pod kierownictwem K. A. Kalinina, K-5 wypuszczany był w dużych seriach i eksploatowany na liniach komunikacyjnych do roku 1940. Cechą charakterystyczną tych maszyn była zdolność startu i lądowania na małych lotniskach (prędkość lądowania — 80 km/h, dobieg — 200 m), jak również wysoka ekonomiczność i łatwość pilotażu.

Samolot K-5 był wersją rozwojową poprzednich maszyn K. A. Kalinina, eksploatowanych w lotnictwie pasażerskim — K-1, K-2, K-3 i K-4. Wszystkie te samoloty były górnopłatami o eliptycznym obrysie skrzydeł. Prędkość K-5 wynosiła 150—160 km/h; samolot mógł zabrać ładunek 500—540 kG albo 6 pasażerów z ręcznym bagażem. Zasięg — 800 km.

Pierwsze 100 egzemplarzy K-5 wyposażonych było w silniki chłodzone powietrzem M-15, o mocy 450 KM, następne egzemplarze otrzymały silniki M-22 o mocy 480 KM i M-17 (chłodzone cieczą) o mocy 500 KM.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Dwaj kosmonauci amerykańscy Dawid Scott i Michael Collins spotkali się na Salonie Paryskim z kosmonautą radzieckim Nikołajem Bielajewem. Do spotkania tego doszło w radzieckim pawilonie.

Scott wzniósł toast na rzecz większej współpracy w dziedzinie badań kosmicznych między Stanami Zjednoczonymi i Związkiem Radzieckim. „Być może przyjdzie dzień, kiedy będziemy mogli latać razem" — powiedział Scott. Collins, który w czasie lotu orbitalnego zgubił aparat fotograficzny, odezwał się w ten sposób do Bielajewa: „Jeżeli go pan znajdzie, to liczę na to, że mi go pan zwróci". „Naturalnie — odpowiedział kosmonauta radziecki — ale mam nadzieję, że prześle mi pan kopie zdjęć".

☆

Rzecznik NASA zakomunikował, że sonda księżycowa „Lunar Orbiter 4" zakończyła w końcu maja fotografowanie Księżyca. Rzecznik dodał, że sonda wykonała i przesłała na Ziemię 163 zdjęcia. Planowano 180 zdjęć. Przyczyną zakończenia tej fazy eksperymentu jest usterka w systemie przekazywania obrazów. Tylko trzy czwarte wykonanych zdjęć ma wartość poznawczą.

☆

W końcu maja uczeni włoscy przeprowadzili start rakiety sondażowej „Skylark" produkcji brytyjskiej. Start nastąpił we włoskiej bazie rakietowej Salto di Quirra na Sardynii. Rakieta wzniosła się na znaczną wysokość i spadła do morza w odległości 110 km od południowo-wschodniego wybrzeża wyspy. Doświadczenie to miało na celu zbadanie promieni nadfioletowych w przestrzeni kosmicznej.

☆

Agencja TASS opublikowała dnia 30 maja komunikat donoszący, że w celu dalszego opanowania przestrzeni kosmicznej i gromadzenia danych doświadczalnych, w okresie od 30 maja do 30 czerwca 1967 r. z terenu ZSRR wyrzucane będą rakiety nośne obiektów kosmicznych do rejonu Oceanu Spokojnego o promieniu 40 mil morskich i centrum o współrzędnych: zero stopni zero 3 minuty szerokości południowej i 163 stopnie 53 minuty długości zachodniej.

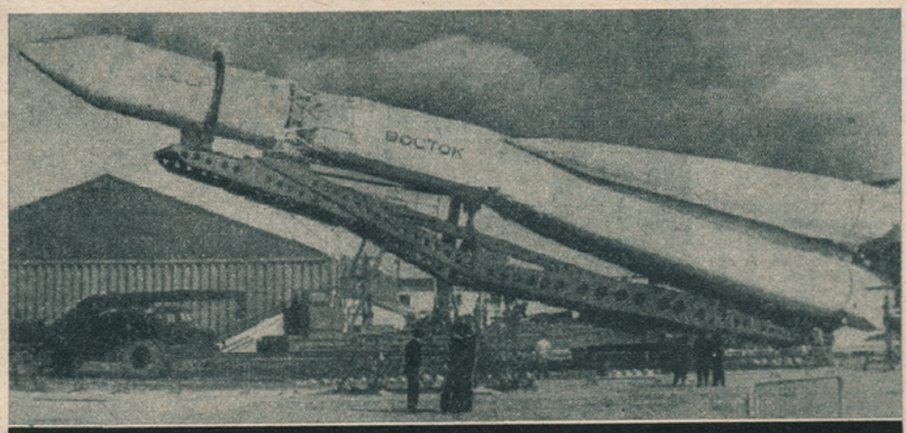
☆

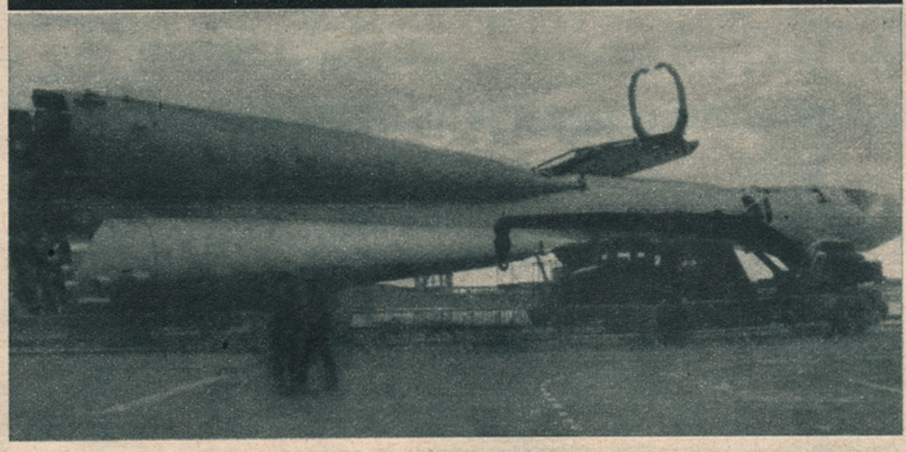
15 maja obradowały w Paryżu trzy mieszane komisje radziecko-francuskie, które ustaliły współpracę na najbliższy okres czasu w dziedzinie pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Ustalono między innymi umieszczenie na orbicie ziemskiej satelity badającego magnetosferę. Satelita taki, konstrukcji francuskiej, wyrzucony zostanie przy użyciu radzieckiej rakiety nośnej. Przedstawiono dwa projekty satelitów: jednego o masie 150 i drugiego o masie 300 kg.

Pojazd kosmonautów ZSRR

OBIEKTEM numer 1 tegorocznego salonu lotniczego w Paryżu była radziecka rakieta nośna satelitów typu „Wostok". Obok podajemy zdjęcia obrazujące tę oryginalną konstrukcję. Zdjęcia pochodzą z okresu przygotowań pojazdu do ekspozycji. Na wystawie rakieta spoczywała w pozycji półpoziomej na specjalnym podnośniku.

Rakieta „Wostok" składa się z sześciu członów i stożka ochronnego, okrywającego ostatni stopień ze statkiem „Wostok". Całkowita moc silników rakietowych pojazdu wynosi około 20 milionów KM. Całkowita długość rakiety 38 m, średnica maksymalna u podstawy około 10 m.

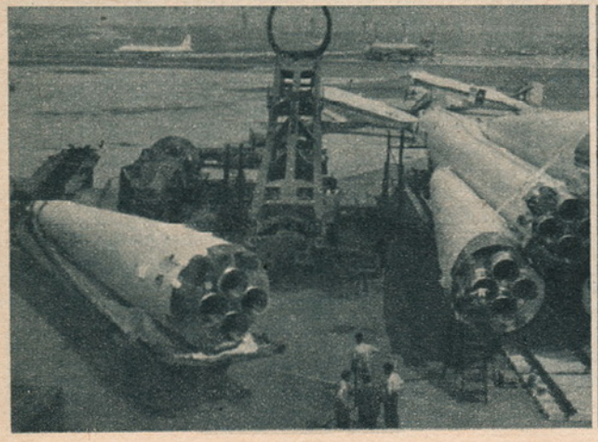


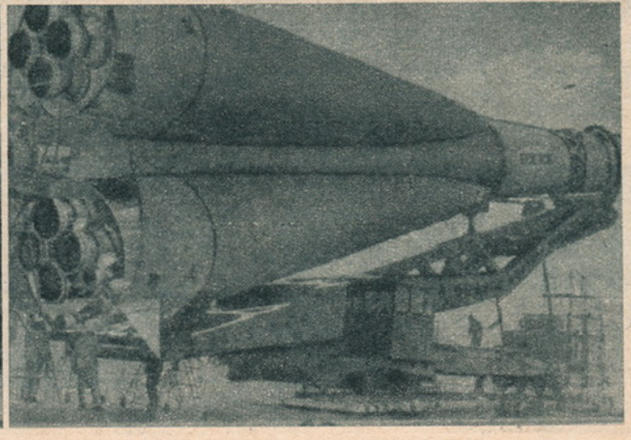


Na zdjęciach: u góry rakieta „Wostok" na podnośniku — wyraźnie widać miejsce rozdzielenia się ostatniego członu ze statkiem kosmicznym.

Z prawej — transport rakiety nie był sprawą łatwą, trzeba było ustawić całość na torze kolejowym i dopiero przetoczyć rakietę na przeznaczone stoisko wystawy w Le Bourget.

U dołu — widoczne są silniki podczas montażu poszczególnych członów. O wielkości pojazdu świadczą sylwety obsługi.





SŁAWNI LOTNICY

DWUKROTNY Bohater Związku Radzieckiego, Aleksander Karpow, urodził się w 1917 roku w małej wiosce w pobliżu Kaługi. Już w dzieciństwie marzył o tym, że zostanie maszynistą parowozu. Dlatego też po ukończeniu szkoły podstawowej przystąpił do nauki w Szkole Zawodowej w Kałudze. Po dwóch latach pobytu w szkole siedemnastoletni młodzieniec rozpoczął pracę w Zakładach Budowy Maszyn. Zatrudniony został tam jako ślusarz narzędziowy.

Pewnego dnia do zakładów przybył przedstawiciel aeroklubu. Aleksander Karpow, który nieco wcześniej zaczął interesować się lotnictwem, skorzystał teraz z nadarzającej się okazji. Zresztą pomogli mu w tym koledzy z pracy, wiedzący o jego ogromnym pragnieniu latania na samolotach. Po prostu zaprowadzili Karpowa przed oblicze przedstawiciela aeroklubu i polecili mu go jako entuzjastę lotnictwa. Taki początek miała droga lotnicza Aleksandra Karpowa.

Najpierw ukończył on podstawowy kurs samolotowy w aeroklubie, a następnie — jako wyróżniający się pilot — skierowany został do Kaczyńskiej Szkoły Pilotów Wojskowych, którą ukończył z wyróżnieniem po trzech latach nauki. Stamtąd w stopniu podporucznika pilota skierowany został do służby w jednostce lotniczej na terenie Ukrainy.

Aleksander Karpow

Podczas wojny latem 1941 roku Karpow walczył w obronie Moskwy, a następnie ze swym 27 pułkiem myśliwskim na froncie leningradzkim. Wkrótce dał się poznać jako bardzo dobry pilot myśliwski. Jego taktyka walki z samolotami hitlerowskimi zjednała mu wielu zwolenników. Szybko też zaczęto wzrastać konto jego zestrzałów.

Jesienią 1942 roku miał szesnaście, a latem 1943 r. — trzydzieści pięć strąconych maszyn nieprzyjaciela. We wrześniu 1943 roku otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W niecały rok później, w sierpniu 1944 roku, Aleksander Karpow otrzymał po raz drugi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Zginął kilka miesięcy później podczas bitwy powietrznej, w stopniu majora pilota. W ostatnich dniach życia był dowódcą jednostki myśliwskiej. Ogółem wykonał 519 lotów bojowych, stoczył 130 walk powietrznych i zestrzelił 37 samolotów hitlerowskich.

(m)

Małe rakiety do wielkich zadań

Najmłodsi z płockich VI LOK-owskich zawodów modeli rakiet. Powyżej — Wincenty Sadowski z Lublina z rakietoplanem, a poniżej — Krzysztof Załęski z Warszawy (wojew.) z modelem rakiety.

Przy wyrzutniach. Juniorzy podpatrują przygotowania swoich starszych kolegów. Ustawienie rakiety na prowadnicy też jest poważnym zagadnieniem.

PAWEŁ ELSZTEIN

PIERWSZE w roku bieżącym zawody modeli rakiet, zorganizowane w Płocku przez LOK, są okazją do skreślenia kilku uwag związanych z tą bardzo udaną imprezą i małym rakietnictwem w ogóle.

Zanotujmy najpierw osiągnięcia (LOK-u) w tej dziedzinie. Przede wszystkim zwrócić trzeba uwagę, że po raz pierwszy startowano ze standardowymi silnikami własnej LOK-owskiej produkcji, które jakoś dawały sobie radę. Mimo jeszcze prymitywnej technologii wykonania — nie wytwarza tych silników fabryka — specjalnych kłopotów z obsługą nie zaobserwowano. Drugim osiągnięciem była na pewno wysoka liczba rakietoplanów, kategorii rokującej coraz lepsze nadzieje. Trzecim osiągnięciem można by nazwać uproszczony sposób pomiaru całkowitego czasu lotu modelu.

Zanotujmy również zjawiska negatywne, do których — naszym zdaniem, można zaliczyć niezbyt precyzyjne opracowanie serii silników, które często miały niewspółosiowo wklejone dysze i są jeszcze dość ciężkie. Znając jednak warunki, w których powstały silniki, znając ogromny zapał i inicjatywę ich twórców inż. R. Ciszewskiego i Golika ze Śląskiego klubu Techniki Rakietowej LOK, wierzyć można, że trudności warsztatowe zostaną pokonane jak najszybciej.

Bo przecież musimy zdawać sobie sprawę, że wyżej wymienieni zrobili sami to, czego zrobić nie mogą zakłady w Krywałdzie — zrobili mianowicie silniki przed zawodami. Przy czym liczba tych silników sięga wielu setek. I dzięki ich pracy możliwe było zorganizowanie pięknej imprezy w Płocku! I na skutek niewywiązania się z zobowiązań zakładów w Krywałdzie zawody modeli rakiet, które w ramach imprez Aeroklubu PRL odbyć się miały w pierwszych dniach czerwca w Toruniu — nie odbyły się!

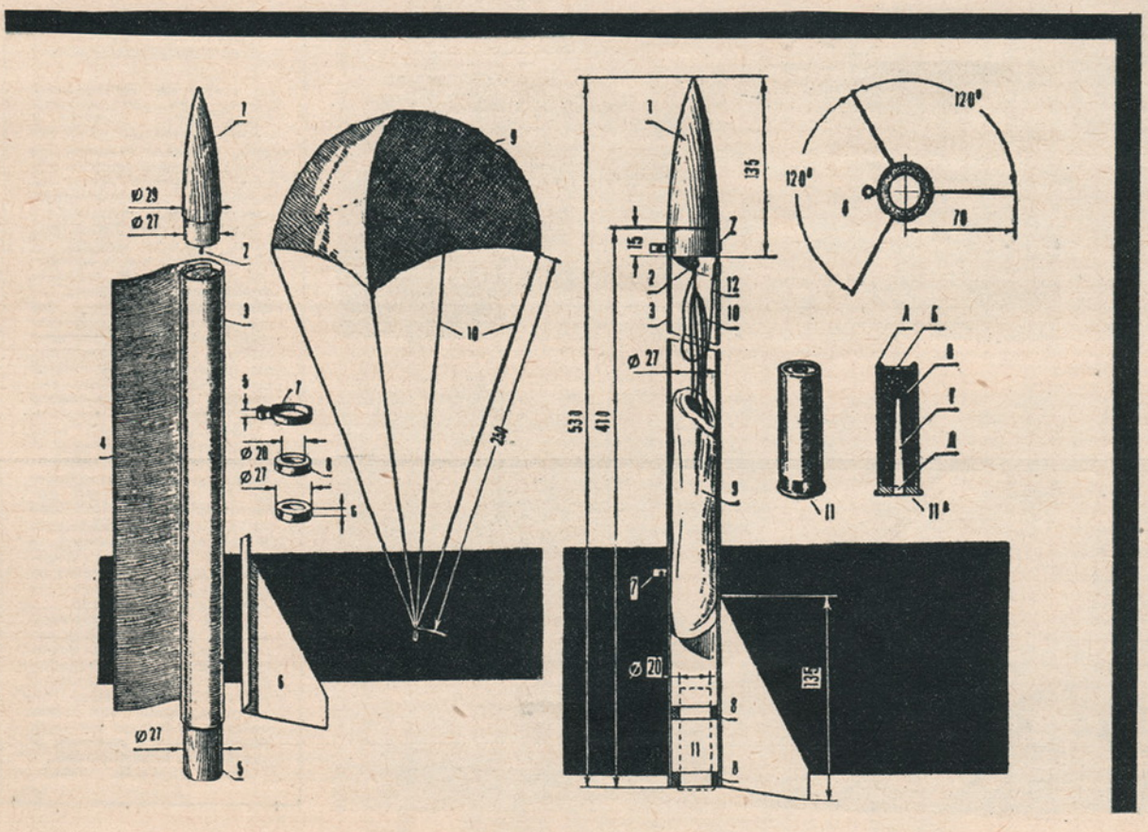
Może nie warto byłoby wyciągać „sprawy Krywałdu", gdyż o zagrożeniu terminu zawodów toruńskich już pisaliśmy. Nie chcemy jednak chwalić się umiejętnością przewidywania, chcemy tylko jeszcze raz zasygnalizować czyjeś niedołęstwo w organizowaniu całej zabawy z silnikami rakietowymi. Chociaż trybuna, z której przemawiamy, jest na pewno bardzo mała, może głos nasz jednak sprawi, że w przyszłości nie będziemy już musieli pisać o braku silników dla tysięcy młodych astronautów oraz o zniweczonych nadziejach młodzieży z Torunia.

Tak się dziwnie składa, że małym rakietnictwem zajmuje się w Polsce coraz więcej dzieci i młodzieży i silniki fabryczne są niezbędnym, podstawowym warunkiem zachowania bezpieczeństwa. Tak się składa, że żyjemy w epoce techniki rakietowej. Ale nic od rzeczy będzie wspomnieć również o sprawach obronności. Wiadomo i nikogo chyba nie trzeba przekonywać, że obcując od najmłodszych lat z techniką rakietową łatwiej będzie uczyć się przyszłemu podchorążemu szkoły artylerii i broni rakietowej, łatwiej też będzie zdobyć wiedzę przyszłemu technikowi czy inżynierowi naszego przemysłu.

I jeśli zawody w Toruniu nie odbyły się, to z całą pewnością można twierdzić, że straciliśmy iluś tam potencjalnych kandydatów do Oficerskiej Szkoły Artylerii i Broni Rakietowej (mieszczącej się właśnie w Toruniu!) i innych uczelni technicznych.

Wróćmy jednak na mikrokosmodrom w Płocku. Uwagę naszą zwracały liczne, dobrze opracowane rakietoplany, spośród których precyzją wykonania oraz dobrymi osiągami wyróżniały się modele zespołu z Krakowa. Modele krakowskie miały składane skrzydła dość dużej rozpiętości (około 1 m), system rozkładania skrzydeł po ustaniu pracy silnika działał zadowalająco, a loty były bezkonkurencyjne — model latał jak rasowy szybowiec. Konstrukcja modeli balsowa, dość skomplikowana i dostępna dla zaawansowanych. Również i modele zaopatrzone w sztywne, stałe skrzydła spisały się dobrze. Natomiast składane skrzydła z płatem elastycznym, na skutek niedopracowania, nie miały spodziewanych sukcesów. Pytanie, która koncepcja jest korzystniejsza: płat stały, składany czy elastyczny — pozostaje nadal otwarte, a jakieś wnioski wysnuć będzie można dopiero po przeprowadzeniu wszystkich imprez ogólnokrajowych.

Gorzej nieco przedstawiają się modele rakiet jednostopniowych. Nie zaobserwowano tutaj widomego postępu konstrukcyjnego. Układy przeciętne, dobrze znane, zupełny brak mechanizacji czy wyposażenia elektronowego. Przyczyny takiego stanu rzeczy należałoby szukać najprawdopodobniej — w regulaminie. Nie stawiał on bowiem, jak na szóstą imprezę ogólnokrajową, zbyt wygórowanych wymagań przed zawodnikami i konstruktorami. A to już niedobrze. Obawiać się można, iż wszelkie „tanie" regulaminy sprowadzić mogą małe rakietnictwo do ograniczonej działalności, tak jak to ma miejsce, niestety, w klasycznych kategoriach modeli latających, które nic innego nie czynią poza lotami w granicach nieśmiertelnego „maksimum". Nie wolno, naszym zdaniem, dopuścić do podobnego skostnienia. Stąd też niezbędny jest nowy regulamin, otwierający szeroko drogę dla największych fantazji, dla najgorętszych pomysłów. Chcemy na zawodach oglądać rakiety jedno- i wielostopniowe, modele redukcyjno-latające, modele pod- i naddźwiękowe, wyposażenie elektronowe i telemetryczne... Kto wie, czy nawet do mniej ważnych nie należy pomiar wysokości lotu i czasu lotu, gdyż są to tyl-



WODNOSAMOLOT JK-66h

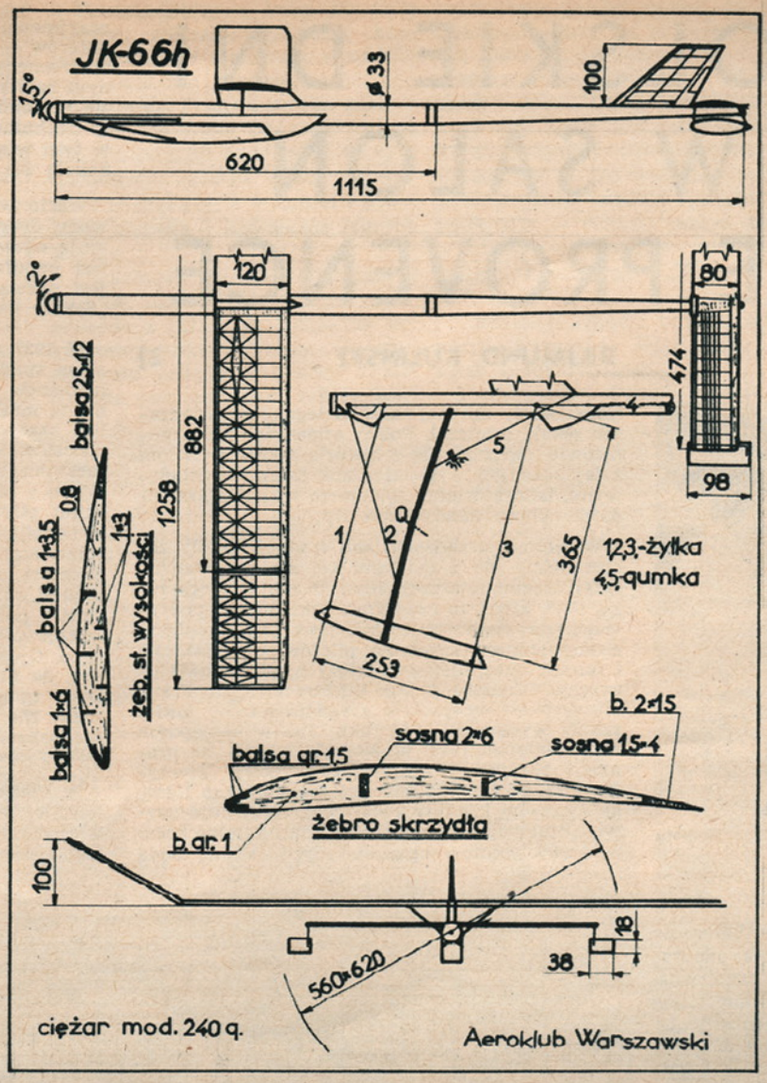
MODELEM JK-66h startowałem w Międzynarodowych Zawodach Wodnosamolotów w Jugosławii (w Puli), zajmując I miejsce.

Kadłub modelu składa się z dwóch elementów, różniących się technologią wykonania i swoim przeznaczeniem. Część kadłuba, w której zamocowana jest guma napędowa, sklejona jest z dwóch deseczek balsowych o grubości 1 mm. Deseczki zwinięte są na szablonie (rurka o średnicy 30 mm). Krawędzie boczne deseczek tworzą kąt 45° w stosunku do osi podłużnej szablonu. Natomiast kąt zawarty pomiędzy samymi deseczkami wynosi 90°. W tej części kadłuba od spodu przyklejona jest osłona składanego pływaka głównego oraz zamocowane są golenie pływaka wraz z oczkami z drutu stalowego, przez które przewleczone są żyłki nylonowe z ogranicznikami. Żyłki napięte są przez gumki, które umożliwiają składanie się pływaka po starcie z wody oraz polepszają sztywność konstrukcji mocującej pływak w pozycji otwartej (do startu). Golenie pływaka wykonane są z pręta od parasola i zamocowane obrotowo przy pływaku oraz kadłubie. Stożkowa część kadłuba wykonana jest z dwóch deseczek balsowych o grubości 0,8 mm. Łączenie kadłuba przy pomocy metalowej skuwki.

Skrzydła modelu wykonane są jako dzielone, zamocowane do wieżyczki kadłuba przy pomocy zaczepów. Konstrukcja skrzydła klasyczna, dwudźwigarowa, usztywniona na skręcanie rozporkami.

Statecznik wysokości wykonany całkowicie z balsy. Na końcach zamocowane są dwa pływaki pomocnicze. Zamocowanie pływaków odbywa się przy pomocy gumek, które dociągają kształtowo wygięty drut stalowy goleni pływaka do krawędzi natarcia i spływu. Pływaki pomocnicze oraz główny wykonane są całkowicie z balsy. Cały model oklejony jest papierem japońskim i wielokrotnie celonowany.

JERZY KOSIŃSKI



ko punkty wyłącznie sportowe, a w małym rakietnictwie nie chodzi tylko o sport!

Do tych kilku, może zbyt pobieżnie kreślonych uwag i refleksji, dodać warto fragmenty niezwykle interesującej wypowiedzi Akademika, profesora Anatolija Błagonrawowa, jednego z pionierów techniki rakietowej, nie tylko w ZSRR. Wypowiedzi profesora opublikował tygodnik „Niedieła" (dodatek do „Izwiestii" z 7—13 maja br.) z okazji zawodów małych rakiet okręgu moskiewskiego w Monino. (W zawodach startowało 300 modeli, najlepszy wynik czasowy 8 min 19 s, najlepsza wysokość 426 m, puchar im. Gagarina zdobył zespół z miasta Elektrostal).

„Zrozumiałe jest — pisze profesor Błagonrawow — że wszyscy, którzy zajmują się budową i startami modeli rakiet, to nie tylko „rezerwiści" przyszłych zwycięstw na polu nauki. W jakimś stopniu należą oni już do tej dziedziny techniki, która przynosi zarówno naszej ojczyźnie, jak i całej ludzkości nieocenioną pomoc w rozwiązywaniu piętrzących się zadań. Przecież modele rakiet to młodsze siostry tych rakiet, które unoszą w Kosmos przyrządy meteorologiczne. O wiele silniejsze i bardziej złożone — jednak rakiety — wynoszą w przestrzeń kosmiczną sputniki-retransmitory telewizji. To co zrobiono do tej pory i to co zostanie dokonane w najbliższym czasie — to tylko początek... W przyszłości do zgłębiania tajników wszechświata potrzebni będą różni specjaliści, w tym inżynierowie wszechnauk, lekarze, a nawet artyści plastycy. Wszyscy oni zmuszeni będą do czerpania obszernej wiedzy nie tylko z książek. Wierzę, iż takich specjalistów, ludzi, których osiągnięcia naukowe trudno sobie obecnie wyobrazić — da pokolenie dociekliwych mistrzów małych kosmodromów — modelarzy rakietowych".

Tyle profesor Błagonrawow. Warto, abyśmy dobrze przeczytali tę wypowiedź, aktualna jest również i dla nas.

●

(Podany obok plan przedstawia szkolny model rakiety „Oktjabrenok" konstrukcji mistrza sportu G. Malinowskiego — ZSRR. Model nadaje się do silników wytwarzanych przez LOK)

Dwie scenki rodzajowe z płockiej imprezy. Z lewej próba spadochronu, z prawej — komplet rakietoplanów jednej z ekip. Foto: PE (5)

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

JAK wynika z Biuletynu nr 1, wydanego przez Czechosłowaków, organizatorów mistrzostw świata — 1967, przygotowania do tej ogromnej imprezy są w pełnym toku. Przypomnieć zatem można, że mistrzostwa odbędą się w dniach 14—19 sierpnia na lotnisku Sazena pod Pragą.

Kierownikiem mistrzostw został mianowany inż. J. Schindler (dobrze znany i u nas, jako wielki przyjaciel polskiej młodzieży lotniczej). Mistrzostwa rozgrywane będą o następujące puchary: w kategorii szybowców indywidualnie o „puchar szwedzki", zespołowo o „puchar belgijski Daumerie"; w kategorii gumówek indywidualnie o „puchar Wakefielda" i zespołowo o „puchar Alphonse Penaud"; w kategorii modeli z napędem mechanicznym — indywidualnie o „puchar Victor Tatin", a zespołowo o „puchar Franjo Kluz".

A oto jeszcze kilka ciekawostek. Lotnisko ma wymiary 200 × 2 500 m i jest pokryte trawą. Zespoły narodowe składać się mogą z 10 osób, w tym: 1 kierownika zespołu, 3 zawodników w kategorii F1—A, 1 zespołu 3 zawodników w kategorii F1—B oraz 1 zespołu 3 zawodników w kategorii F1—C.

Koszt udziału w mistrzostwach wynosi 40 dolarów (USA) od osoby. Za sumę tę — jak informuje Biuletyn nr 1 — zawodnik otrzymuje: zakwaterowanie w 2—4 osobowym pokoju, wyżywienie (3 razy dziennie), transport z lotniska na miejsce kwaterunku oraz udział w bankiecie pożegnalnym. Osoby nie związane z zespołami mogą po wpłaceniu sumy 50 dolarów korzystać z wymienionych wyżej świadczeń. Turyści natomiast mogą korzystać wyłącznie z campingu po 5 koron dziennie. Suma ta pokrywa jedynie wstęp na teren lotniska.

■

Grupa pionierów — modelarzy z miasta Liswy (ZSRR), zbudowała pod kierunkiem instruktora W. Wjugowa jednomiejscowy samolot „Aist" (bocian). Inna grupa uczniowska w mieście Kizeł wykonała mały samolot sportowy „Wietierok" (wiaterek), pracując pod kierownictwem S. Galhina. Oba płatowce, jak informuje ostatni numer miesięcznika „Krylia Rodiny", zostaną wystawione na letniej moskiewskiej wystawie osiągnięć gospodarki narodowej w pawilonie młodych techników.

■

W 17 numerze „Planów Modelarskich" (nr 1 — 1967 r., cena 18 zł) opublikowano niezwykle ciekawe opracowanie samolotu PZL—104 „Wilga". Wieloarkuszowy numer zawiera kompletną dokumentację w skali 1 : 10 naszego sławnego samolotu. Rysunki uzupełniono barwnymi tablicami informującymi o rodzaju malowania. Plany, na najwyższym poziomie światowym, opracował mgr inż. Adolf Jarczyk. Chyba nie przesadzimy za bardzo, jeśli stwierdzimy, że nr 17 „Planów" wkrótce stanie się najbardziej unikalnym wydawnictwem — stąd też radzimy się pospieszyć z zakupem. Plany „Wilgi" mogą być wykorzystane do wykonania modelu redukcyjnego, latającego, muzealnego i na uwięzi. Dla Autorów planów i okładki oraz Redakcji — nasze gratulacje.

REWIZYTA POLSKICH LOTNIKÓW WE FRANCJI

POLSKIE DNI W SALON DE PROVENCE

RAJMUND KULIŃSKI 2)

Polskie upominki dla pilotów francuskiego zespołu akrobacyjnego

WIZYTA polskich lotników w Salon de Provence została skrupulatnie odnotowana przez miejscową prasę francuską. Obszerne informacje ilustrowane zdjęciami zamieściły dzienniki: „Le Provencal", „Le Meridional La France", „La Marseillaise".

Dziennik „Le Provencal" w numerze z 4 maja pisał w ilustrowanym reportażu pod tytułem: „W ciągu trzech dni... Kurtuazyjna wizyta Polskiej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Salon":

„Polska Oficerska Szkoła Lotnicza, stacjonująca w Dęblinie, jest gościem Szkoły Lotniczej. Jest to wizyta kurtuazyjna we francuskiej Szkole Lotniczej, która w ubiegłym roku zwiedziła Polską Szkołę Lotniczą. Istnieje wiele więzów przyjaźni między tymi szkołami, nie mówiąc już o wiekowych więzach łączących oba narody. Przez trzy dni flaga polska obok francuskich łopotać będzie nad Szkołą Lotniczą w Salon.

Na lotnisku bezbłędnie wylądowały dwa potężne samoloty „Antonow", z liczną delegacją polską, którą komendant Szkoły Lotniczej i Wojskowej Szkoły Lotniczej w Salon — generał Lecerf oraz komendant Bazy Lotniczej nr 701, płk Labouche, powitali przy wyjściu z samolotów".

SŁOWO O SALON DE PROVENCE

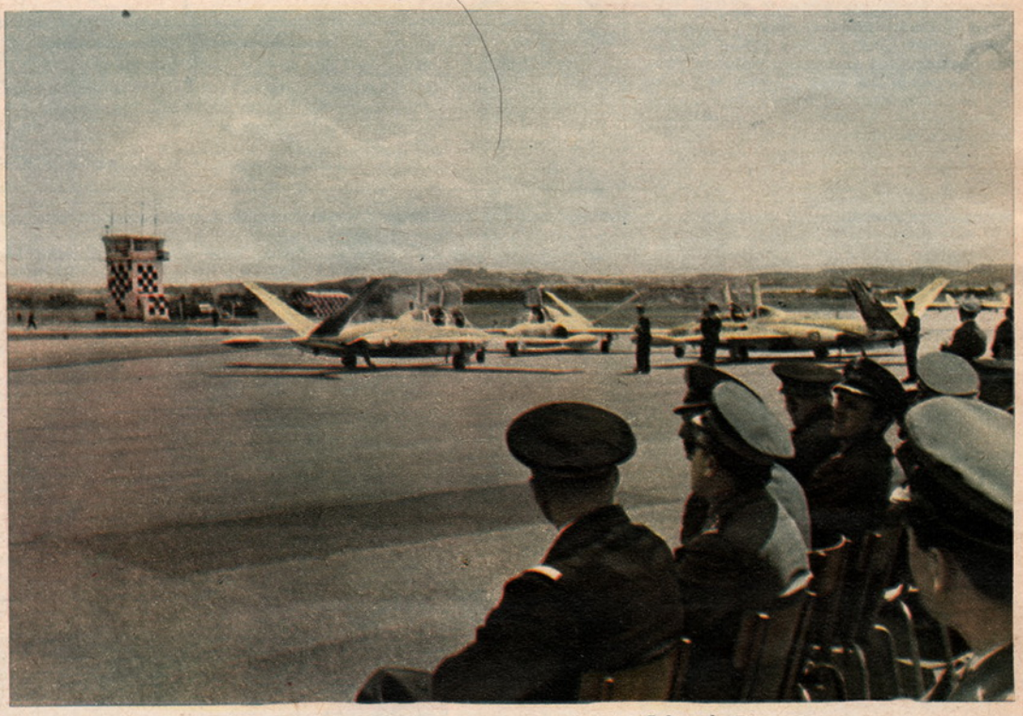
Dzień 3 maja, który zaczął się od uroczystego wciągnięcia na maszty flagi polskiej i flagi francuskiej, upłynął naszej delegacji na zwiedzaniu szkoły lotniczej. Polscy oficerowie i podchorążowie zapoznali się z historią szkoły w Salon, z jej obecnym wyposażeniem, salami wykładowymi, laboratoriami, systemem szkolenia, metodami naboru kandydatów itp.

W pięknie urządzonej sali tradycji szkoły zapoznaliśmy się z dziejami tej słynnej francuskiej uczelni lotniczej. Historia szkoły sięga roku 1933, kiedy to rząd francuski, biorąc pod uwagę wzrastające znaczenie lotnictwa i konieczność szybkiego szkolenia pilotów, nawigatorów i innych specjalistów lotniczych, postanowił utworzyć Oficerską Szkołę Sił Powietrznych Francji. Ustawę w sprawie zorganizowania takiej szkoły wydano w 1934 roku. Już w następnym roku (listopad 1935) w Wersalu odbyła się promocja pierwszych absolwentów szkoły. Uroczystość ta, od imienia znanego francuskiego lotnika z czasów I wojny światowej, otrzymuje nazwę „Promocji Guynemera". Odtąd kolejne roczniki absolwentów opuszczających szkołę będą przyjmować imiona zasłużonych dla Francji bohaterów — lotników. Życiowa i lotnicza dewiza Guynemera „Stawić czoło" — stanie się naczelnym hasłem szkoły. Pierwsza promocja odbyła się wspólnie z absolwentami Oficerskiej Szkoły Technicznej (utworzonej w 1931 roku), która w tym właśnie czasie połączyła się z Oficerską Szkołą Sił Powietrznych.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że absolwenci drugiej promocji (październik 1936) przyjmują nazwę „Orląt", która dotychczas w szkole jest popularna, podobnie jak u nas popularna jest nazwa naszej uczelni lotniczej: dęblińskiej „Szkoły Orląt".

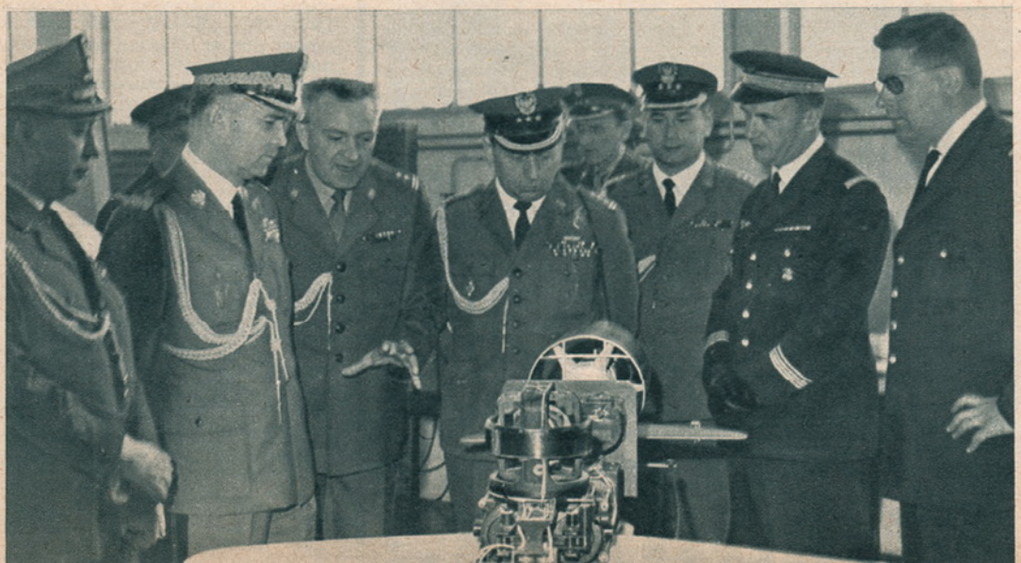
W 1937 roku Ecole de L'Air została przeniesiona spod Paryża do Salon de Provence. W momencie wybuchu II wojny światowej uczelnia ta miała już na swoim koncie 551 absolwentów zarówno oficerów-pilotów, jak i innych specjalistów lotniczych. Wychowankowie szkoły uczestniczyli w walkach z hitlerowską Luftwaffe. Wielu z nich latało skrzydło w skrzydło z polskimi pilotami. Absolwenci salońskiej szkoły wchodzili także w skład utworzonego na ziemi radzieckiej słynnego pułku „Normandie-Niemen". Niektóre promocje salońskiej szkoły otrzymały imiona bohaterów tej jednostki: kapitana Preciozi i porucznika de Tedesco. Ci dwaj piloci zginęli w walkach powietrznych w lipcu 1943 roku. Ojcem chrzestnym promocji 1949 roku był kpt. de Seynes (absolwent szkoły z 1936 roku), który zginął w wypadku lotniczym w lipcu 1944 roku. Nie chciał on wyskoczyć z samolotu ze spadochronem, gdyż miał na pokładzie rosyjskiego mechanika.

W czasie II wojny światowej absolwenci salońskiej uczelni lotniczej uczestniczyli w powietrznych bojach na wszystkich, że posłużę się francuskim określeniem, „niebach walki". Nic więc dziwnego, że sztandar szkoły udekorowany jest licznymi odznaczeniami, m. innymi Legią Honorową, Krzyżem Wojennym 1939—1945, Krzyżem Wojennym TOE, Medalem Aeronautyki.



Polscy goście obserwują pokazy na lotnisku w Salon de Provence

Francuscy gospodarze demonstrują Polakom wyposażenie sal wykładowych w Salon de Provence



DZIEŃ DZISIEJSZY

Polska delegacja, jak już wspomniałem, zapoznała się także z formami i metodami szkolenia we francuskiej szkole lotniczej, sposobami werbunku kandydatów itp. Odnotujmy, że we Francji nie prowadzi się zorganizowanego szkolenia kandydatów do lotnictwa. Szkolenie lotnicze w cywilu jest odpłatne i nie każdy entuzjasta skrzydeł może sobie na to pozwolić. Przykładowo podajemy, iż jedno holowanie szybowca za wyciągarką kosztuje około 10 franków, natomiast godzina lotu na samolocie tłokowym (brany jest oczywiście pod uwagę typ maszyny) kosztuje 40—60 franków.

Wyżej: Z fachowym zainteresowaniem polscy lotnicy oglądają francuskie samoloty „Fouga-Magister"

Z lewej: Pokazy trwają. Samoloty „Super-Magister" lecą w szyku „romb"

O przyjęciu do szkoły decyduje pomyślny wynik egzaminu konkursowego. Program egzaminów obejmuje przede wszystkim przedmioty ścisłe: matematykę, fizykę, chemię, geometrię analityczną i wykreślną, algebrę. Kandydaci egzaminowani są także ze znajomości języka francuskiego (gramatyka i literatura). Zwraca się również uwagę na to, by kandydaci poprawnie posługiwali się językiem ojczystym (retoryka). Oczywiście, podobnie jak w Polsce, obowiązuje matura. Kandydat nie może mieć mniej niż 17 lat, górna granica wieku 22 lata dla pilotów, w przypadku kandydatów do służby technicznej — 23 lata.

Nauka i szkolenie w Salon de Provence trwa trzy lata. Na pierwszym roku uczniowie przechodzą program zwany „wspólnym trzonem". Obejmuje on przedmioty ogólne i szkolenie ogólnowojskowe. Dużą uwagę zwraca się na fizykę, matematykę. Uczniowie zapoznają się z podstawami nawigacji. Kończąc pomyślnie I rok mają poza sobą kilka lotów, odbytych z instruktorami. Po złożeniu egzaminów otrzymują stopnie podchorążych.

Na drugim roku następuje zróżnicowanie szkolenia w poszczególnych grupach. Personel latający obok przedmiotów ścisłych przerabia aerodynamikę, nawigację, strzelania powietrzne, przygotowuje się do lotów na samolotach typu „Fouga-Magister". Personel techniczny studiuje ponadto elektromechanikę, elektronikę, aerodynamikę, mechanikę lotów itp. Pod koniec drugiego roku nauki podchorążowie po zdaniu odpowiednich egzaminów otrzymują stopień podporuczników, odpowiednią pensję i przechodzą, jakbyśmy to u nas powiedzieli — „na własny wikt i utrzymanie". Tylko szkolenie jest bezpłatne.

Najwięcej zajęć praktycznych: loty w przypadku uczniów-pilotów, obsługa sprzętu w przypadku specjalistów-techników, przypada na rok trzeci. Personel latający wykonuje loty na samolotach „Fouga-Magister" i po zdaniu egzaminów zostaje skierowany do jednostek bojowych, gdzie przechodzi dalsze szkolenie.

POKAZY LOTNICZE

Specjalnie dla polskiej delegacji francuscy gospodarze zorganizowali pokazy lotnicze w wykonaniu Patrouille Acrobatique de France. Ten akrobacyjny zespół pilotażowy, składający się z pilotów salońskiej szkoły, jest — można powiedzieć — swego rodzaju zawodową reprezentacją Francji w akrobacji lotniczej. Składa się on z 12 pilotów, same akrobację wykonuje 9 pilotów na samolotach „Super-Magister". Piloci tego zespołu mają, rzecz oczywista, bogate doświadczenie lotnicze. Ich główne i jedyne zadanie to treningi w zespole akrobacyjnym (przeciętnie codziennie wykonują od dwóch do trzech lotów na pilotaż zespołowy. Piloci „Patrouille Acrobatique" nie mogą wystąpić z tego zespołu wcześniej niż po dwóch latach. Grupa akrobacji lotniczej powstała w Salon w 1964 roku. Początkowo zespół ten ćwiczył w składzie 6 samolotów, od 9 miesięcy zaś zespół trenuje w składzie 9 maszyn.

Zespół ten przedstawił polskim gościom pełny repertuar swoich możliwości. Pokaz dzięki zastosowaniu kolorowych dymów, które układały się za samolotami w barwy narodowe Francji, był bardzo widowiskowy. Większość demonstrowanych figur z punktu widzenia pilotażowego była raczej prosta, ale trzeba przyznać — efektowna w układzie, chociaż autorzy tego powietrznego widowiska przechodzili dość długo z jednych figur do drugich w innym składzie, jeżeli chodzi o liczbę samolotów. Do trudniejszych niewątpliwie figur, wykonanych przez cały 9-osobowy zespół, należy zaliczyć beczkę. Interesująco wypadły także beczka w wykonaniu dwóch maszyn (jeden samolot z tej pary wykonał ją w locie plecowym) oraz przelot „piątki" w locie plecowym.

POLACY ZA STERAMI „FOUGA—MAGISTER"

Tego dnia również polscy piloci odbyli wspólne loty z francuskimi instruktorami na samolotach „Fouga Magister". Za sterami francuskich samolotów zasiedli: płk pil. Józef Kowalski, płk pil. Marian Lipczyński, mjr pil. Bieniaś oraz podchorążowie: Zbigniew Lewartowicz, Eugeniusz Nestoruk, Stefan Gąsecki.

Wkrótce po wylądowaniu płk Lipczyński powiedział mi między innymi:

— Zarówno ja jak i płk Kowalski oraz mjr Bieniaś startowaliśmy i lądowaliśmy samodzielnie. Wykonałem w powietrzu cały średni pilotaż z przewrotami, pętlą, immelmanem oraz zwroty bojowe. Instruktor francuski po poszczególnych figurach dawał mi znać ręką, że nie ma żadnych zastrzeżeń. Potem on z kolei zademonstrował mi swój repertuar, swój komplet pilotażowy. Ja również nie miałem zastrzeżeń do jego figur. No cóż — kończy z uśmiechem płk Lipczyński — swój swego pozna po cholewach.

Podchorąży Zbigniew Lewartowicz opowiedział mi także o swoich wrażeniach z lotu na samolocie „Fouga":

— W porcie lotniczym dopasowaliśmy kombinezony, kaski i spadochrony. Po podpisaniu polisy ubezpieczeniowej — zasiadłem za sterami „Fougi".

Start wykonałem wspólnie z instruktorem. Cały pilotaż w strefie wykonałem samodzielnie bez żadnych kłopotów. Potem latałem na małych i dużych wysokościach.

Lądowanie do wysokości wyrównania wykonałem razem z instruktorem. Sama końcówka była moja.

Po locie, kiedy rozmawiałem z francuskim instruktorem, zauważyłem jego szczere zdziwienie. Nie miał żadnych krytycznych uwag mimo pokaźnej różnicy w naszych nalotach, moim jako podchorążego i jego, jako długoletniego instruktora.

Polska delegacja przed odlotem z Salon de Provence do Dijon. **Foto: Łukaszewicz (3) i autora (3)**

AEROKLUBY

LUBLIN

W okresie trwania harcerskiego „Alertu-III" piloci Aeroklubu Lubelskiego czynnie włączyli się do współpracy z Komendą Chorągwi ZPH im. PKWN w Lublinie.

Nad Lubelszczyzną przemierzały trasy dwa samoloty „Jak-18" i „Gawron", pilotowane przez druha Janusza Mazurowskiego i szefa wyszkolenia AL phm Włodzimierza Wiciejowskiego. Odwiedziły one poszczególne rejony koncentracji i zrzuciły harcerzom dodatkowe zadania alertowe. Oprócz sporządzenia odpowiednich meldunków trzeba było także rozpoznać typ samolotu, wysokość lotu i odnotować czas jego pojawienia się. Samoloty Aeroklubu Lubelskiego zrzuciły w czasie trwania „Alertu-III" łącznie 30 pojemników z zadaniami.

☆

21 maja br. odbyła się w lasach parczewskich manifestacja ludności tego regionu, związana z 25 rocznicą powstania PPR. Okolice Parczewa były w okresie okupacji hitlerowskiej terenem intensywnej działalności oddziałów partyzanckich. W jednej z manifestacji, w rejonie leśnictwa Ochoża i wsi Białka, wzięli udział przebywający w tym czasie na Lubelszczyźnie uczestnicy VI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. Spotkali się oni z grupą byłych partyzantów, a następnie wspólnie oglądali pokazowe ćwiczenia Terenowych Oddziałów Samoobrony. W akcji brały też udział samoloty Aeroklubów Lubelskiego i Robotniczego ze Świdnika.

(tc)

Największy aplauz publiczności wywołał jednak desant 64 skoczków na kolorowych spadochronach. W czasie zrzutu desantu rozgorzała pozorowana walka, prowadzona w ramach ćwiczeń przez żołnierzy OTK i oddziały samoobrony.

Piękny pokaz zyskał uznanie społeczeństwa Lublina i okolicznych miejscowości.

(tc)

ZIELONA GÓRA

AEROKLUB Ziemi Lubuskiej i redakcja „Gazety Zielonogórskiej", z okazji obchodów X-lecia Aeroklubu i 50 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, zorganizowały konkurs lotniczy.

Na konkurs lotniczy wpłynęło 550 kuponów. Najstarszy uczestnik konkursu — 54 lata, najmłodszy — 11 lat. Wśród uczestników konkursu rozlosowano nagrody w postaci lotów pasażerskich samolotem „PZL-101". A oto laureaci konkursu lotniczego, którym dopisało szczęście: Adam Adamczyk (Szprotawa) — lat 15, Lucjan Falencki (Zielona Góra) — lat 14, Ryszard Flieger (Brójce Lubuskie) — wieku nie podał, Józef Droński (Stary Żagań) — lat 16, Jerzy Hrybacz (Gorzów) — lat 14, Henryk Wojciechowski (Skwierzyna) — lat 36, Przemysław Pleciński (Głogów) — lat 16, Janusz Żurawski (Gubin) — lat 23, Michał Krokosz (Lubiechnia Wielka) — lat 19, Józef Bogdan (Gorzów) — lat 18.

W dniu 7 maja br. odbyły się loty pasażerskie dla laureatów konkursu lotniczego. Słoneczna pogoda sprzyjała lotom. Nic więc dziwnego, że wielu uczestników przybyło na lotnisko z rodzinami. Jak wypadły loty? Na temat wrażeń z podniebnych lotów mówi jeden z laureatów — Przemysław Pleciński z Głogowa

— Nie spodziewałem się, że ziemia tak pięknie wygląda z wysokości, jak kolorowa szachownica. Prześlicznie wyglądają nowe osiedla zielonogórskie. A w ogóle lot był wspaniały. Gdy będę odpowiadał warunkom, złożę wniosek o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

Oprócz lotów pasażerskich, wszyscy laureaci otrzymali specjalne listy gratulacyjne, podpisane przez prezesa AZL mgr. Franciszka Cichońskiego i redaktora naczelnego „Gazety Zielonogórskiej" — Zdzisława Olasa.

Eugeniusz Fedoruk

Harcerki i młodzież szkół świdnickich w dowód uznania dla umiejętności żołnierzy desantu podziękowały im kwiatami

Foto: T. Chwałczyk

ŚWIDNIK

W ramach obchodów 650-lecia nadania praw miejskich Lublinowi oraz z okazji Dnia Zwycięstwa i 10 rocznicy powstania 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej, odbyły się w Świdniku pokazy sprawnościowe żołnierzy w czerwonych beretach.

Na lotnisku Aeroklubu Robotniczego zebrało się około 15 tysięcy widzów, którzy podziwiali i oklaskiwali poszczególne, bardzo efektowne punkty programu.

Zaprezentowano najpierw grupę skoczków spadochronowych. Były więc skoki pojedyncze z biało-czerwoną flagą, parami i trójgwiazdą. Wszyscy skoczkowie znaczyli drogę wolnego spadania świecami dymnymi, wykonując skoki z opóźnionym otwarciem spadochronów.

BIAŁYSTOK

ZOBOWIĄZANIA CZŁONKÓW I PRACOWNIKÓW AEROKLUBU BIAŁOSTOCKIEGO Z OKAZJI 50 ROCZNICY REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ, 25 ROCZNICY POWSTANIA PPR ORAZ 22 ROCZNICY WEJŚCIA DO WALK LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO.

Dla uczczenia 50 rocznicy Rewolucji Październikowej, 25 rocznicy powstania Polskiej Partii Robotniczej oraz 22 rocznicy wejścia do walk Ludowego Lotnictwa Polskiego członkowie i pracownicy podjęli następujące zobowiązania:

I. Członkowie sekcji spadochronowej

1. Wybudowanie ogródka metodycznego do podnoszenia tężyzny fizycznej i przygotowania na ziemi skoczków do skoków.

2. Remont i konserwacja wieży spadochronowej.

II. Członkowie sekcji szybowcowej

1. Wykonanie klombu i alejek przed budynkiem administracyjnym Aeroklubu

2. Instruktorzy społeczni prowadzą szkolenie 12 uczniów za wyciągarką.

III. Członkowie sekcji samolotowej

1. Wykonywanie lotów usługowych (hol szyb.) na VII Szybowcowych Mistrzostwach Ziemi Białostockiej.

2. Przebazowanie z remontu i do remontu wszystkich samolotów (12 Junaków — 3).

IV. Pracownicy

1. Wybudowanie skoczni do zaprawy skoczków na ziemi przed skokami.

2. Wykonanie przybudówki na motocykle i rowery (boks).

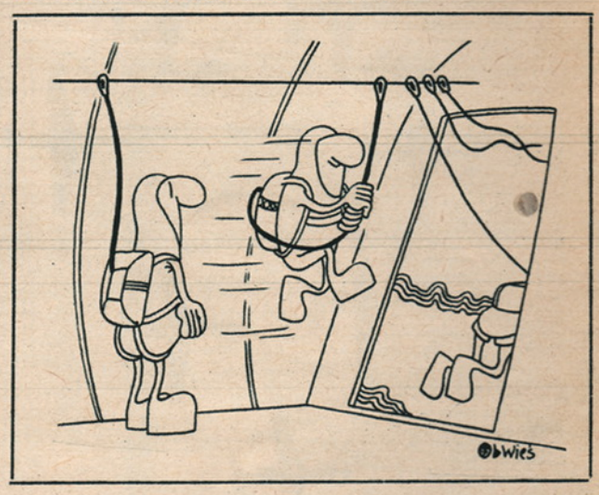
3. Ułożenie chodnika przed głównym wejściem do budynku Aeroklubu.

4. Remont płyty betonowej przed wejściem do hangaru szybowcowego.

5. Załadunek i rozsianie nawozów na lotnisku.

6. Wykonanie szlabanu i remont bramy głównej.

Wartość zobowiązań — około 35 tysięcy złotych.



Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

ADOLF STEMPKOWSKI

URODZIŁ się 1 stycznia 1893 roku w Gejbe na Wileńszczyźnie. Gimnazjum kończył w Leningradzie w 1910 roku, a następnie szkołę techniczną również w Leningradzie. W roku 1914 został powołany do wojska i skierowany do lotnictwa. Początkowo służył jako mechanik, a następnie — szef mechaników w czwartym Lotniczym Parku Rosyjskim. Od 1915 roku był uczniem pilotem 1 myśliwskiej eskadry lotniczej na froncie rosyjsko-niemieckim. W połowie lutego 1917 roku przeniesiono go do marynarki wojennej i skierowano do morskiej szkoły pilotów w Leningradzie, którą ukończył w listopadzie 1917 roku.

W 1918 r. została zorganizowana pierwsza morska eskadra lotnicza w Leningradzie; do niej skierowano go na stanowisko pilota liniowego z równoczesnym pełnieniem obowiązków kierownika technicznego eskadry. Po przeszkoleniu na wodnosamolotach wywiadowczo-bombowych typu M-9 całą eskadrę przetransportowano koleją w rejon Sewastopola do akcji bojowej przeciwko flocie i armii gen. Wrangla.

Ponieważ w międzyczasie cały Półwysep Krymski został opanowany przez Armię Czerwoną, eskadrę skierowano do Nikołajewa niedaleko zatoki Limańskiej. Stąd właśnie wykonał pierwszy lot bojowy na wodnosamolocie M-9, bombardując okręty niemieckie na Morzu Czarnym. Podobnych lotów przeprowadził kilkanaście. W końcu 1919 roku eskadra — okrążona przez wojska Denikina i odcięta od głównych sił — zostaje rozproszona z powodu braku benzyny.

W Nikołajewie Adolf Stempkowski okazyjnie uzyskał polski paszport emigracyjny. Wyruszył drogą morską do Odessy, stąd koleją przez Lwów do Warszawy. Przybył tu w grudniu 1919 r., a w styczniu 1920 r. powołano go do wojska polskiego i skierowano do Francuskiej Szkoły Pilotów w Warszawie. Po przeszkoleniu na samolotach wojskowych, w kwietniu 1920 r. otrzymał skierowanie do Wyższej Szkoły Pilotów na lotnisku Ławica. Po ukończeniu jej, w czerwcu 1920 r. został przydzielony do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy na stanowisko pilota-instruktora. W październiku 1920 r. otrzymał przeniesienie do marynarki wojennej i skierowany do lotnictwa morskiego w Pucku, na stanowisko dowódcy plutonu treningowego w stopniu chorążego.

W 1920 roku wykonał loty wywiadowcze wzdłuż granicy polsko-niemieckiej

Adolf Stempkowski

do Morza Bałtyckiego, do Chojnic, na samolocie lądowym „Albatros B-II" i wodnosamolocie „Friedrichshafen". W 1921 r. odebrał i oblatał zakupione w Gdańsku dla lotnictwa morskiego trzy wodnosamoloty i jeden lądowy samolot myśliwski „Albatros DV". W tym samym roku w lotnictwie morskim zorganizowano Morską Szkołę Pilotów w Pucku. Na dowódcę szkoły i równocześnie instruktora powołano chorążego pilota Adolfa Stempkowskiego. W połowie 1923 r. ukończono montaż pięciu wodnosamolotów typu Nieuport-Macchi M-9, które od dwóch lat były magazynowane. Pilot włoski, który miał je oblatywać, zwlekał, a w końcu zrezygnował i wyjechał z MDL (Morskiego Dywizjonu Lotniczego). Dowódca MDL powierzył oblatanie tych samolotów chorążemu Stempkowskiemu. W tym też roku został wyznaczony na instruktora do przeszkolenia całego personelu latającego MDL na wodnosamolotach różnego typu. W 1924 roku otrzymał awans do stopnia porucznika. Na początku 1926 roku wyznaczono go na stanowisko dowódcy eskadry. W latach 1923—25 pełnił obowiązki kierownika Parku Lotniczego MDL w Pucku.

W roku 1925 brał udział w II Krajowych Zawodach Szybowcowych (zwanych wówczas Ogólnopolskim Konkursem Szybowców) na Oksywiu. Pilotował szybowiec oznaczony numerem konkursowym 11, o nazwie „Spiesz się Powoli", konstrukcji Czechowskiego. Zajął drugie miejsce i uzyskał trzy drugie nagrody za czas lotu, wysokość i totalizację. W czasie pilotowania innego szybowca na tym konkursie uległ ciężkiemu wypadkowi i przebywał jedenaście miesięcy na leczeniu. Mimo trwałej kontuzji nogi wrócił do latania. W 1927 roku otrzymał awans do stopnia porucznika. W 1928 uzyskuje licencję i dyplom pilota cywilnego nr 22, a w 1936 roku kategorię B pilota wodnoszybowcowego.

W 1938 roku został przeniesiony na emeryturę ze względu na stan zdrowia. Nie rozstaje się jednak z lataniem. Od połowy 1938 roku do końca kwietnia 1939 r. był instruktorem Aeroklubu w Rumil-Zagórzu; od maja 1939 instruktorem PWLot w Świdniku, a od 1 września 1939 roku instruktorem pierwszego Ośrodka Szkolenia Lotniczego 6 Pułku Lotniczego. Dnia 17 września samolotem przekroczył granicę rumuńską, a następnie przez Jugosławię i Grecję przedostał się do Francji. Tam skierowano go do Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lyonie. W marcu 1940 r. skierowano go do Marynarki Wojennej, gdzie pełnił służbę na stacji zbornej Polskiej Marynarki Wojennej w Glasgow.

W roku 1946 otrzymał awans do stopnia kapitana. W 1947 wrócił do kraju i zamieszkał w Gdyni. W latach 1948—50 pracował w Spółdzielni Wydawniczo Oświatowej „Czytelnik" w Gdyni, następnie przez pięć lat w Spółdzielni Inwalidów „Wybrzeże", jako mechanik precyzyjny i od 1955 do 1957 w Spółdzielni Pracy „Kotwica" w Gdyni. W 1957 r. przeszedł na emeryturę. Od 1958 r. jest członkiem ZBoWiD, a od roku 1962 członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL. Wylatał ponad 8 000 godzin na kilkudziesięciu typach samolotów morskich i lądowych. Posiada odznaczenia: Srebrny Krzyż Zasługi, Medal Dziesięciolecia. Medal za Wojnę 1939—45 oraz szereg medali francuskich i angielskich.

POCZTA LOTNICZA

DOMOROŚLI KONSTRUKTORZY

Kłopotliwa jest odpowiedź na listy domorosłych „konstruktorów". Oto 18-letni **Wiesław Kulesza z Góry Śląskiej** przesyła nam „plan" śmigłowca własnej konstrukcji. Jest to malowidło wykonane tuszem i atramentem, którego autor nie ma większego wyobrażenia o choćby tylko podstawach rysunku technicznego. Do „planu" dołączony jest sążnisty list, w którym roi się od błędów ortograficznych z opisem i „danymi technicznymi" tegoż śmigłowca.

„Konstruktor", przeświadczony o dużej wartości swej pracy, prosi o przesłanie planu do instytucji zajmującej się rzekomo realizacją tego rodzaju projektów, o przysłanie mu pieniędzy na podróż do Warszawy itp.

„Raz, gdy siedzieliśmy na skraju lasu, widzieliśmy 5 samolotów, I odtąd majstrujemy, aby wykonać mały i prosty samolot, który by choć trochę wzbił się w górę. Jak dotąd nie mamy właściwych rezultatów. Bardzo byśmy prosili o przysłanie planu małego samolotu, który można by łatwo wykonać i który by choć parę minut zawisł w powietrzu" — piszą **Szczepan Krych, Z. Sobociński, Jan Gruchocz i Krzysztof Marciniak ze wsi Gostków, pow. Ostrów Maz.**

Zdumiewające jest, jak mały jest samokrytycyzm u ludzi, nawet jeśli są to kilkunastoletni chłopcy. Dokładna lektura choćby tylko jedynego numeru 50 (805) „Skrzydlatej Polski" z 11 grudnia 1966 r., poświęconego dwudziestoleciu Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych w Bielsku (a nasi domorośli konstruktorzy są, jak sami piszą, czytelnikami naszego tygodnika), daje obraz ile trzeba wiedzy, umiejętności i środków, aby skonstruować, zbudować i oblatać szybowiec, nie mówiąc już o samolocie czy śmigłowcu. Nie do pomyślenia jest też, by ten kto zabiera się do konstruowania czy budowy statków powietrznych nie sięgnął do lektury fachowej. A już tylko lektura ogólnodostępnej w księgarniach książki A. Skarbińskiego i W. Stafieja „Projektowanie i konstrukcja szybowców" (cena 25 zł) uświadamia jej czytelnikowi bezowocność opisanych w omawianych tu listach prób.

Radzimy więc naszym czytelnikom zaniechać dotychczasowych prób. Swoje zainteresowania lotnictwem proponujemy natomiast rozwijać w modelarniach Aeroklubu PRL lub Ligi Obrony Kraju, rozsianych po całej Polsce.

W tym celu podajemy adresy najbliższych aeroklubów: Aeroklub Wrocławski — Wrocław, ul. Lotnicza 14/16; Aeroklub Warszawski — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4.

SYGNALIZACJA

Krzysztof Izdebski z Puchowej Góry, pow. Parczew. prosi o wyjaśnienie zasad sygnalizacji przy pomocy chorągiewek, stosowanej na lotniskach aeroklubowych podczas lotów samolotowych.

Do sygnalizacji takiej używa się dwóch niewielkich chorągiewek — białej i czerwonej. Podniesiona chorągiewka czerwona, trzymana w lewej ręce, oznacza zakaz startu i lądowania. Chorągiewka biała oznacza — uwaga, za chwilę start lub zezwolenie na lądowanie chorągiewka biała w wyciągniętej w poziomie ręce oznacza zezwolenie na start. Podniesiona chorągiewka czerwona i jednoczesne ruchy półkoliste przy pomocy chorągiewki białej oznaczają zezwolenie lub nakaz kołowania samolotu po ziemi. Obie chorągiewki skrzyżowane przed głową finiszera są poleceniem wyłączenia silnika.

Osobą zajmującą się sygnalizacją przy pomocy chorągiewek stoi na ogół przed startową literą T i nazywana jest finiszerem.

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 422

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY OGÓLNE

KLASA G - I (skoki spadochronowe pojedyncze)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień

Ryszard Olszowy — (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 2.04.1967 — **0,07 m**

KLASA G - II (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 2000 m z opóźnionym otwarciem spadochronów — Dzień

Ireneusz Zapaśnik, Andrzej Kiryluk, Stefan Grabski, Marian Sylwańczyk — (Aeroklub Gdański), Gdańsk-Wrzeszcz, dnia 11.04.1967 — **9,40 m**

REKORD KOBIECY

KLASA G - I (skoki spadochronowe pojedyncze)

Celność skoku z wysokości 2000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — Dzień

Regina Koszykowska — (Aeroklub Gdański), Gdańsk-Wrzeszcz, dnia 9.04.1967 r. — **2,00 m**

Srebrne Odznaki Szybowcowe

1 (3104) **Tadeusz Basiura** (29.03.1967) — 6 h 09 min, 1600 m, 92 km

2 (3105) **Marian Makowski** (3.07.1966) — 5 h 11 min, 1025 m, 196 km

3 (3106) **Jerzy Tryc** (23.04.1967) — 6 h 52 min, 1200 m, 75 km

4 (3107) **Wacław Rudnik** (23.04.1967) — 5 h 18 min, 1600 m, 58 km

5 (3108) **Zbigniew Piątkowski** (3.05.1967) — 5 h 25 min, 1550 m, 60 km

Złote Odznaki Szybowcowe

13 (622) **Andrzej Furmański** — 3600 m, 320 km (21.04.1967)

Diamenty za przewyższenie 5000 m

14 (339) **Marek Koselski** — 6280 m (12.12.1962)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk mgr pil. Arnold Juniter

ZBIERAMY ZNACZKI

Kuba. Z okazji 5 rocznicy pierwszego lotu kosmicznego wydano tu serię złożoną z 7 znaczków. Znaczki przedstawiają kolejno: za 1 c — prof. Ciołkowski; za 2 c — trening kosmonautów; za 3 c — Gagarin; za 7 c — Nikołajew i Popowicz; za 9 c — Tierieszkowa i Bykowski; za 10 c — Komarow, Fieoktistow i Jegorow; za 13 c — Leonow „orbitujący". Całą serię reprodukujemy.

☆

Republika Środkowoafrykańska. Wydano tu dwa znaczki lotnicze, poświęcone kosmonautom. Znaczek za 50 f przedstawia E. A. Cernana, zaś drugi znaczek o tym samym nominale P. Popowicza.

☆

Węgry. Ukazała się tu seria złożona z 8 znaczków pod nazwą „Astronauci". Znaczki przedstawiają: za 20 f — Nikołajewa i Popowicza; za 60 f — Bormanna, Lovella, Schirrę i Stafforda; za 80 f — Bykowskiego, Tierieszkową; za 1 ft — Stafforda i Cernana, za 1.50 ft — Bielajewa i Leonowa; za 2 ft — McDivitt'a i White'a i za 2.50 ft — Komarowa, Fieoktistowa, Jegorowa i za 3 ft — Conrada i Gordona. Znaczki wydano w wersji ząbkowanej i niezą bkowanej (nakład serii niezą bkowanej wynosi 8 tys. egz.).

BOGUSŁAW KUROWSKI

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Marcin Schmidt ● SZKOLENIE SZYBOWCOWE — METEOROLOGIA LOTNICZA ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967, str. 106, cena 10 zł.

Książka zawiera podstawowe wiadomości z meteorologii. Omówiono w niej kolejno poszczególne czynniki meteorologiczne warunkujące pogodę oraz najważniejsze procesy zachodzące w atmosferze zależnie od pory roku, rodzaju podłoża itp. Szczególną zaś uwagę zwrócono na te elementy pogody, które mają wpływ na przebieg lotów szybowcowych, a więc najbardziej interesujące szybowników. Książka przeznaczona jest przede wszystkim dla kandydatów na pilotów szybowcowych, instruktorów oraz dla członków drużyn lotniczych ZHP, a ponadto dla wszystkich interesujących się zjawiskami meteorologicznymi.

WKRÓTCE UKAŻE SIĘ

nakładem Wydawnictwa Komunikacji i Łączności książka Witolda Tracza pt. **SPORT SPADOCHRONOWY.** Książka zawiera wyczerpujące wiadomości z zakresu spadochroniarstwa, potrzebne dla początkujących skoczków spadochronowych, pragnących podnieść technikę wykonywania skoków. W stosunku do pracy tegoż autora, wydanej w ubiegłych latach pt. „Kurs wyszkolenia spadochronowego", praca pt. SPORT SPADOCHRONOWY jest gruntownie zmieniona, rozszerzona i uaktualniona.

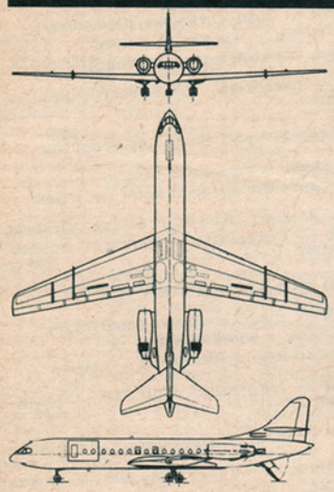
WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

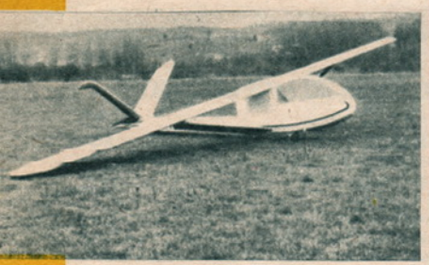
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4718 T-56

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

CO NOWEGO LATA?



21.IV.br. wykonał pierwszy lot francuski samolot „Caravelle-11R". Jest to nowa wersja (już siódma) znanego samolotu pasażerskiego. Może on przewozić 9 T ładunku handlowego o kubaturze max. 49 m³ albo 99 pasażerów albo 50 pasażerów i 4 T ładunku. Duże drzwi ładunkowe (3,22 × 1,835 m) ułatwiają załadunek; podłoga wytrzymuje obciążenie 1 000 kG/m². 2 silniki JT8-D7 o ciągu max. 6 350 kG. Rozpiętość — 34,3 m, długość — 32,71 m, pow. nośna — 146,7 m². Ciężar własny — 28 840 kG, ciężar całkowity max. — 52 000 kG, ładunek handlowy max. — 9 100 kG. Prędkość przelotowa — 800 km/h, zasięg z ładunkiem handlowym — 2 300 km, długość pasa lotniskowego do startu — 1 950 m, do lądowania — 1 560 m.

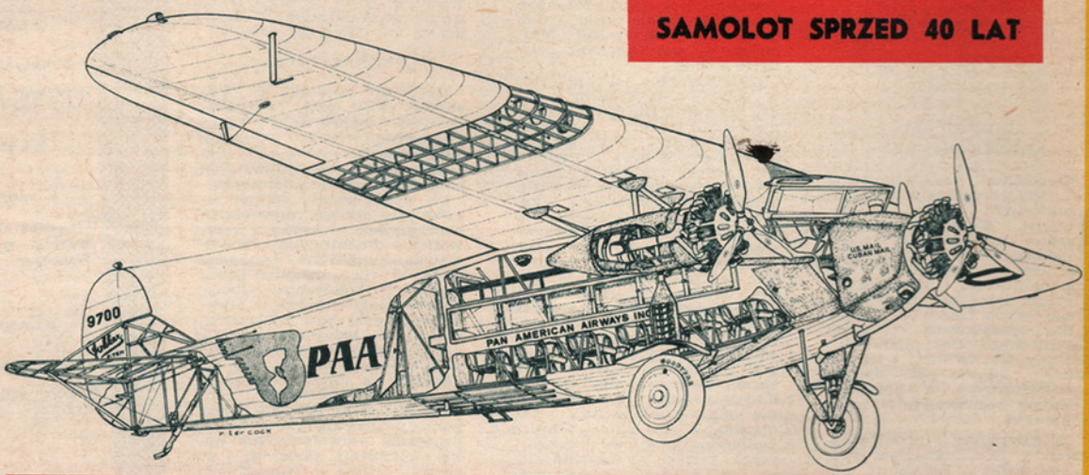


8.IV.br. został oblatany francuski szybowiec 1-miejscowy CX-D-18 konstrukcji E. Chapeaux. Szybowiec jest przystosowany do późniejszej zabudowy silnika pchającego.

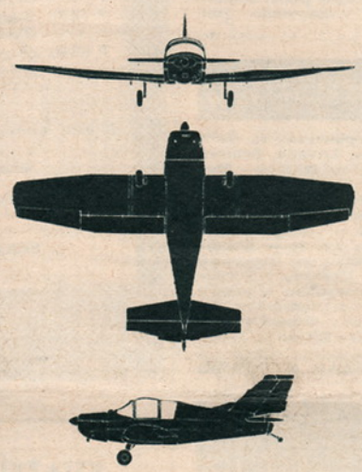
8.IV.br. został oblatany angielski 4-miejscowy samolot turystyczny Beagle „Pup". Konstrukcja metalowa. Silnik Rolls-Continental 100 KM. Podwozie 3-kołowe stałe.

W Belgii oblatano zmodernizowaną wersję znanego samolotu Stampe-SV-4D. Samolot otrzymał silnik Rolls-Continental IO-346-A o mocy 165 KM i nowe podwozie. Poza tym szeroko zastosowano tworzywa sztuczne.

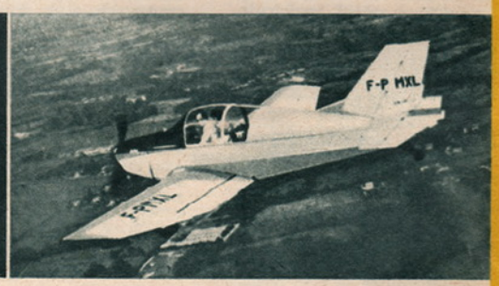
SAMOLOT SPRZED 40 LAT



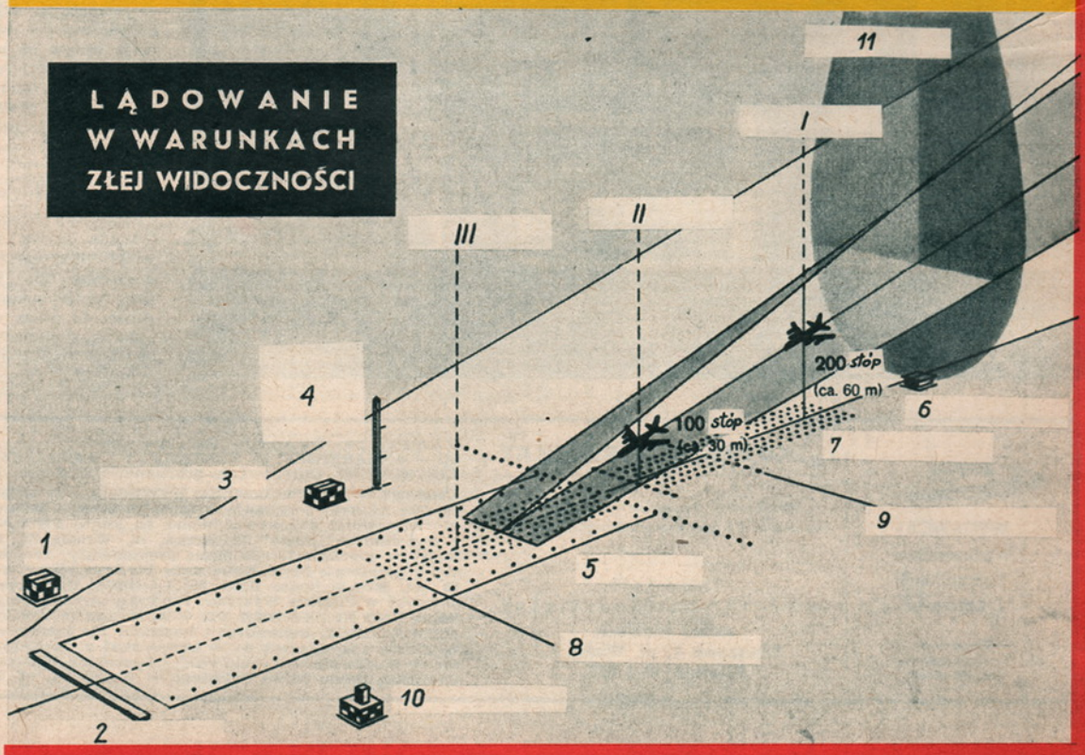
Przekrój perspektywiczny przedstawia znany holenderski samolot 3-silnikowy Fokker F-XA „Super-Trimotor" z 1928 r., przewożący 14 pasażerów. Zbudowano ok. 60 maszyn tego typu specjalnie dla linii w USA.



SAMOLOT TURYSTYCZNY VB-20 „ISARD"



Francuski 2-miejscowy samolot turystyczny opracowany przez zespół: Vintars, Pau i Bouiller d'Oloron na ubiegłoroczny Konkurs-zlot Sportów Lotniczych. Profil płata — z rodziny NACA 63, skręcenie —4°. Płat trójdzielny. Konstrukcja samolotu — drewniana z pokryciem płóciennym. Silnik Continental C90-8F o mocy 90 KM. Rozpiętość — 8,92 m, długość — 5,75 m, pow. nośna — 11,84 m². Ciężar własny — 392 kG, całkowity — 654 kG. Prędkość max. — 215 km/h, przelotowa — 180 km/h, min. — 75 km/h, wznoszenie 4 m/s. Długość startu — 200 m, lądowania — 180 m. Czas trwania lotu — 5 h.

W uzupełnieniu artykułu „Lądowanie we mgle" („SP" nr 20 z br.) podajemy zasadę systemu ILS (system lądowania wg przyrządów) umożliwiającego bezpieczne lądowanie samolotów przy widoczności do 30 m w pionie i 375 m w poziomie. Oznaczenia: 1 — radiolatarnia główna, 2 — antena radiolatarni głównej wyznaczająca kierunek toru schodzenia, 3 — kąt bezpieczeństwa, 4 — radiolatarnia ścieżki schodzenia, 5 — punkt przyziemienia, 6 — marker świetlny, 7 — światła podejścia, 8 — światła pasa lotniskowego, 9 — wysokość sprowadzenia, 10 — radar precyzyjny, 11 — płaszczyzny kierunkowe toru schodzenia, I, II, III — fazy operacyjne (podejście, sprowadzenie, lądowanie).

LĄDOWANIE W WARUNKACH ZŁEJ WIDOCZNOŚCI